
PLA D'EMERGÈNCIA ESPECÍFIC

*CONFINAMENT I EVACUACIÓ
CG2 - SOLDEU*

PRINCIPAT D'ANDORRA



QUADRE DE SEGUIMENT DE LES ACTUALITZACIONS I REVISIONS

DATA	A*	R*	COMENTARIS	VERSIÓ	APROVAT MJI	INFO. GOVERN
11.11.20			Aplicació del document Aprovació del pla.	V01.01	14.12.20	16.12.20
11.10.21	X		Actualització de la llista telefònica.	V01.02		
31.10.22	X		Actualització de la codificació dels avisos interns i del llistat telefònic.	V01.03		
30.10.23 09.01.24	X		Actualització del llistat telefònic. (Eleccions comunals desembre 23)	V01.04		
07.10.24		x	Revisió de l'estructura del document. Introducció barreres de protecció. Introducció dels tirs de prova i actualització de les codificacions. Actualització de la llista telefònica.	V02.01		16.10.24
01.10.25	X		Actualització de la llista telefònica.	V02.02		

**Actualitzacions:* s'efectuaran cada any, a partir de la segona quinzena d'octubre, per tal d'actualitzar, entre altres aspectes, la llista telefònica i l'empresa contractada.

**Revisions:* s'efectuaran cada quatre anys i seran independents de les actualitzacions. Inclouran noves anàlisis del risc, noves estructures, nous dispositius de desencadenament d'allaus o altres modificacions importants.

ÍNDEX

1- INTRODUCCIÓ	4
1.1. Antecedents	5
1.2. Objecte del Pla.....	5
1.3. Marc legal	6
1.4. Definició de conceptes	6
2- ANÀLISI DE LA PERILLOSITAT	7
2.1. Mapa del perillositat d'allaus de la zona (<i>Font: cadastre d'allaus</i>)	8
2.2. Punts conflictius (<i>Font: A. I JF. Meffre</i>).....	9
2.3. Senyalització	12
2.4. Afectació	13
3- ESTRUCTURA I ORGANITZACIÓ	17
3.1. Identificació dels principals actors i de les seves missions	18
3.2. Nivells de risc	20
4- PROCEDIMENTS D'ACTUACIÓ	21
4.1. Activació del pla en fase de prevenció (<i>vegeu codificació Punt 5</i>)	22
4.2. Activació del pla en fase d'emergència (<i>vegeu codificació Punt 5</i>)	23
4.3. Circulació per la zona afectada	24
5- ACTUACIONS GENERALS DE PROTECCIÓ A LA POBLACIÓ	27
5.1. Protocol d'avís als afectats (estructura genèrica)	28
5.2. Característiques de l'avís intern al Grup "Allaus - Zona Soldeu"	29
5.3. Característiques de l'avís a la població	29
6- IMPLANTACIÓ I MANTENIMENT	30
6.1. Implantació del Pla.....	31
6.2. Manteniment del Pla: actualitzacions i revisions	31

1- INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

La carretera general 2 (CG-2) és actualment una de les nou carreteres generals de la xarxa de carreteres d'Andorra. Es va obrir al trànsit d'automòbils el 1933 i es va anomenar N-2 entre el 1960 i 1994.

La carretera té 32,1 quilòmetres i comença a la rotonda del carrer de la Unió, coneguda com a "quilòmetre zero", de la parròquia d'Andorra la Vella. Aquesta via acaba a la frontera amb França, i passa per les parròquies d'Encamp, Canillo i per la població del Pas de la Casa. La seva continuació en territori francès rep el nom de N22, RN20 i RN320, i permet connectar amb les localitats de l'Ospitalet i Porta.

Des del punt quilomètric 10, a l'altura de la parròquia de Canillo, la carretera està a 1.526 m i arriba al port d'Envalira, a 2.408 m, i és el punt rodat més alt dels Pirineus.

La carretera es veu afectada per corredors d'allaus després de Soldeu i per tal de garantir la seguretat dels usuaris de la via durant el període hivernal, la zona s'ha anat equipant amb diferents dispositius preventius. El desencadenament preventiu d'allaus i els procediments tècnics corresponents estan regulats per un pla d'intervenció per al desencadenament d'allaus (PIDA).



Vista aèria de la sortida de Soldeu

Cal tenir en compte que es tracta de la carretera d'accés a França i que durant els mesos d'hivern la intensitat mitjana diària de trànsit oscil·la entre els 10.000 i 12.000 vehicles. Durant el mes de febrer, poden arribar a circular-hi 16.000 vehicles en un dia.

1.2. Objecte del Pla

Aquest Pla específic té per objecte el següent:

- Identificar els punts conflictius així com la senyalització existent i l'afectació en cas d'aplicar restriccions.
- Identificar els actors que han d'intervenir per dur a terme les actuacions previstes en el pla.

- c. Definir les actuacions que han d'adoptar-se durant els intervals en els quals es detecta que el risc d'allaus és superior als valors admissibles i quan el risc ha disminuït.
- d. Definir les actuacions que han d'adoptar-se en una situació d'emergència.
- e. Definir les actuacions generals de protecció a la població.

1.3. Marc legal

El reglament de classificació i utilització del terreny segons la perillositat d'allaus i de la cartografia de zonificació reglamentària de la perillositat d'allaus del 09.03.2016 preveu en el seu article 29 que el ministeri competent en matèria de protecció civil pot elaborar els plans de confinament i evacuació respectius els edificis, equipaments o instal·lacions que estimi oportuns per motius de seguretat i que els usuaris habituals del terreny estan obligats a adherir-se al corresponent pla i a adoptar les mesures determinades en el document.

1.4. Definició de conceptes

Evacuació

L'evacuació consisteix a desallotjar les persones, de forma ordenada i controlada, i portar-les a zones segures.

Només s'adoptarà aquesta mesura en casos excepcionals i d'emergència.

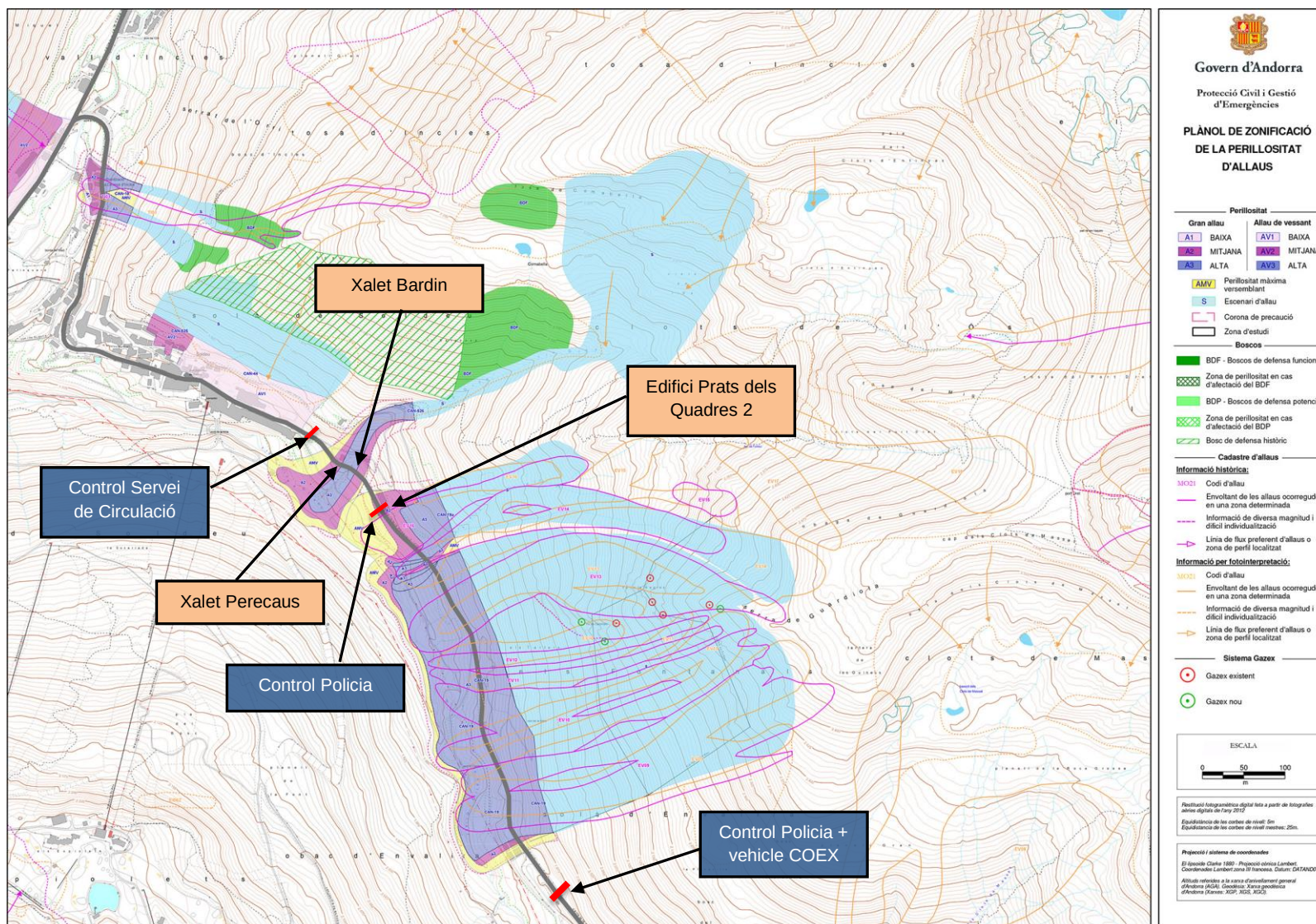
Confinament

El confinament consisteix a fer que la població romangui en espais segurs i protegits, aïllada de l'exterior, fins que les condicions siguin segures.

S'adoptaran certes mesures preventives a partir de la previsió de risc i restriccions de circulació o confinament a partir d'un risc alt o molt alt.

2- ANÀLISI DE LA PERILLOSIAT

2.1. Mapa del perillositat d'allaus de la zona (Font: cadastre d'allaus)



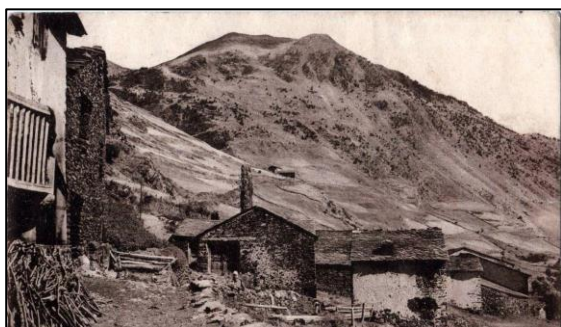
2.2. Punts conflictius *(Font: A. I JF. Meffre)*

2.2.1 Allau de la Serra de la Guardiola *(CAN-19a, CAN-19 del cadastre d'allaus)*

Segons les enquestes fetes, fins avui no hem hagut de lamentar cap víctima degut a aquestes allaus.

En les fotos de Soldeu que segueixen de l'any 1920 (estiu) i 1934 (hivern) es pot veure que la presència d'arbres era molt reduïda en el pendent de la Guardiola i és que, en general, abans hi havia menys arbres i arribaven a menor altitud en comparació amb avui.

Aquest fet facilitava que es despreguessin més allaus i que arrenquessin, al seu torn, els petits arbres que creixien.



Vista de la zona – Any 1920



Vista de la zona – Any 1934

Posteriorment, i segons un despatx d'obra pública, es té constància que del 1970 al 1985 hi va haver certa activitat d'allaus i que algunes van arribar a la carretera general, amb amplades de fins a 600 m, i que fins i tot alguna va arribar al riu Valira.

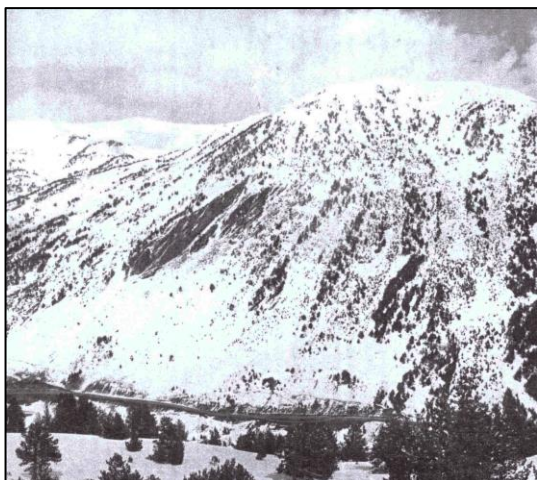
Així doncs, per tal de reduir el risc i controlar el desencadenament d'allaus en els trams afectats, des del darrer segle ençà s'han instal·lat diferents sistemes preventius:

- L'any 1986 es va instal·lar un Catex® (cable transportador d'explosius) per fer tirs preventius. Entre aquesta data i el 2004, es van produir dos allaus que van arribar a la carretera.
- L'any 2004 es van instal·lar cinc explosors Gazex® i se'n van posar tres més al 2016. Actualment, la zona està equipada amb vuit Gazex® i el cable de Catex® es va desmuntar durant la tardor del 2016 en caure en desús.

Aquests dispositius permeten desencadenar preventivament allaus de dimensions petites a mitjanes i afavoreixen, per tant, el creixement del bosc, que avui en dia és espès i ocupa tot el pendent, gairebé des de dalt de la serra de la Guardiola.

Només el centre de la pala es troba sense arbres perquè el pendent és més pronunciat i les allaus van arrancant els arbres que hi creixen.

Així doncs, si comparem la situació actual amb la que hi havia entre els anys vuitanta i noranta, podem dir que el risc d'allaus ha disminuït.



Vista de la zona – Any 1984



Vista de la zona - 2019

Incident l'any 2013

El 8 de març del 2013, durant una nit plujosa, es va desprendre una petita placa de fons al roc de Canomala, a l'emplaçament de l'explosor número 8, que aleshores no existia (cal recordar que aquest dispositiu es va col·locar al 2016).

Aquesta placa va arrossegar neu humida i va deixar un dipòsit de 30 m d'ample i 1 m de gruix a sobre de la carretera.



Imatge del 8 de març del 2013

Incident l'any 2015

El 3 de març de l'any 2015, la neu es va tornar humida i va lliscar fins a dipositar uns 70 m d'amplada i 150 cm de gruix a sobre de la carretera, degut a una forta pujada de les temperatures. Va ser la darrera vegada que una allau va tallar la circulació a la CG-2.



*Imatge del 3 de
març del 2015*

Des de llavors, no s'han tornat a registrar incidents i la zona de la Guardiola continua equipada i controlada amb els vuit Gazex® que es van instal·lar del 2004 al 2016 (vegeu el mapa del punt 2.1.), que permeten purgar les zones més carregades de neu.

No obstant això, cal afegir que, com a complement dels Gazex® o bé en cas d'avaria d'aquests dispositius, es faran tirs amb helicòpter per desencadenar allaus preventivament, sempre respectant les mesures previstes al PIDA. Així doncs, en resum:

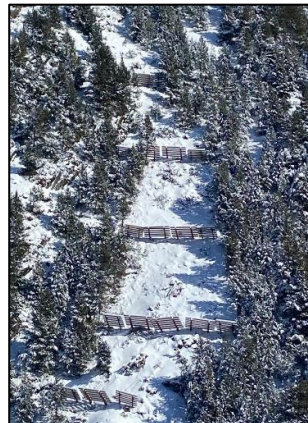
- Des que es fan tirs preventius per desencadenar acumulacions de neu, no hi hagut cap allau de grans dimensions en aquesta zona. En conseqüència, el bosc ha crescut i cada vegada és més espès, i això afavoreix l'estabilitat del mantell nivós de la zona de sortida.
- Les fortes pluges o bé l'augment considerable de les temperatures poden provocar allaus de fons. Aquest tipus d'allau és excepcional i no es pot desencadenar mitjançant els tirs preventius. En aquest cas, l'única acció preventiva que es pot dur a terme per minimitzar el risc que pot comportar l'allau és tallar el trànsit.

Incident l'any 2021

El 10 de desembre de 2021, després d'unes nevades que van acumular 110 cm en 48 hores a l'estació meteorològica de Ransol, es va desencadenar una allau a la zona suposadament pel pas de fauna salvatge en una de les canaletes de la Serra de la Guardiola. Aquesta allau no va causar cap dany personal, però va provocar el tall de la carretera CG-2 a causa de la gran quantitat de neu, així com troncs d'arbres i pedres dipositades a la via.



*Vista de l'allau
desembre 2021*



*Vista de les
proteccions
instal·lades l'any
2022*

Posteriorment, durant l'estiu de 2022, el Ministeri d'Urbanisme i Territori va instal·lar 172,15 metres de barreres antiallaus per tal de protegir la zona, distribuïdes en 9 fileres de protecció.

2.2.2 Allau del Riu Gros (CAN-526 del cadastre d'allaus)

Aquesta allau desemboca sobre la rotonda radicada en el punt quilomètric 18.000 de la CG-2 (situat uns 300 metres més amunt de l'Hotel Hermitatge, en sentit ascendent) i **es pot produir amb nevades i cúmuls de neu excepcionals**.

Una manera de provar de desencadenar-la en aquest tipus de situacions és fent tirs preventius amb helicòpter sempre que les condicions meteorològiques ho permetin. En aquest cas, s'adopten les mesures de seguretat escaients per reduir el risc (tancament de la carretera).

No obstant això, cal destacar que la zona de sortida d'aquesta allau té poca inclinació i té un relleu planer, fet que en dificulta el desencadenament preventiu.

Incident l'any 2013

Aquesta allau no es produïa des de feia cinquanta anys, però, el 7 de febrer del 2013, se'n va desencadenar una que va deixar un dipòsit de neu d'uns 40 m d'amplada i va arribar fins a 50 m més avall de la carretera.

2.3. Senyalització

A fi de senyalitzar, controlar i evitar l'accés de vehicles en el tram afectat de la CG-2 i, en alguns casos, de vianants als trams afectats pel risc d'allaus, s'estableixen dos punts de tancament:

- **PREVISIÓ DE RISC** (tirs preventius, risc de l'allau del Riu Gros inexistent)

Zona sud: En aquesta situació, el tall de carretera es farà per part del Servei de Policia davant de l'edifici Prats de Quadres. En aquest punt també es prohibirà la circulació de vianants en direcció Grau Roig.

Zona nord: El tall de carretera es farà a la zona Peretol i el servei de Policia estarà acompanyat d'una màquina del COEX.

- **RISC ALT** (Allau del Riu Gros amb risc moderat de desencadenament i feble d'arribada a la carretera)

Zona sud: En risc alt, el tall de carretera es farà per part del Servei de Circulació a l'altura del semàfor, just davant del camí del Port Dret.

El Servei de Policia es situarà davant de l'edifici Prats de Quadres per evitar la sortida de vianants en direcció Grau Roig.

Zona nord: El tall de carretera es farà a la zona Peretol i el servei de Policia estarà acompanyat d'una màquina del COEX.

- **RISC MOLT ALT** (Allau del Riu Gros activa)

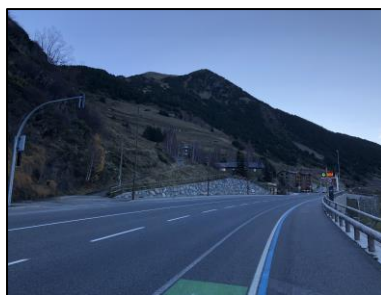
Zona sud: En risc molt alt, el tall de carretera es farà per part del Servei de Circulació a l'altura del semàfor, just davant del camí del Port Dret.

El Servei de Policia es situarà davant de l'edifici Prats de Quadres per assegurar el confinament dels ocupants de l'edifici i prèviament dels ocupants dels xalets.

Zona nord: El tall de carretera es farà a la zona Peretol i el servei de Policia estarà acompanyat d'una màquina del COEX.



*Punt de control
Edifici Prats dels Quadres 2*

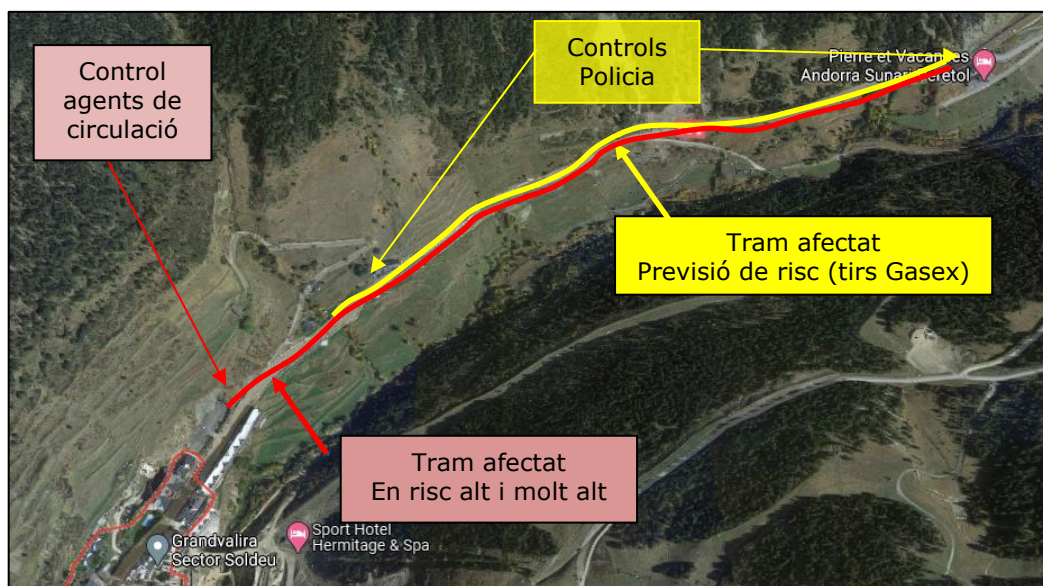


*Punt de control
Semàfor*



*Punt de control
Peretol*

Resum:



Vista general dels trams de carretera afectats

2.4. Afectació

Per tal de dimensionar el dispositiu que cal establir en cas de talls de circulació, quan l'assistència tècnica considera que el risc d'allau pot superar els llindars admissibles i s'hagin de fer tirs preventius, cal tenir dades sobre l'ocupació de la zona afectada.

A banda de les afectacions que aquestes allaus poden tenir en el tram identificat de la CG-2 en l'àmbit de la circulació, també s'hauran de tenir en compte els habitatges situats en el mapa següent:



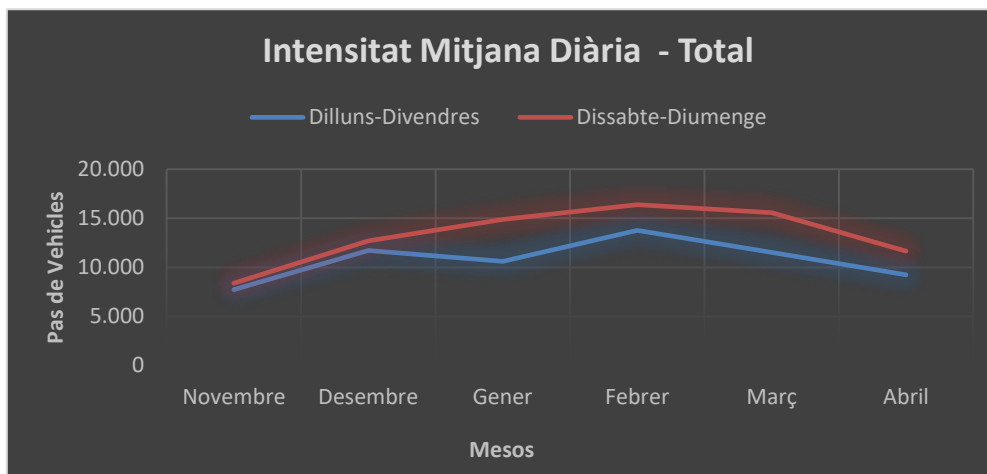
Vista general dels habitatges afectats

El dispositiu haurà de permetre assegurar que no hi hagi ningú en el tram afectat i controlar el pas del veïnat i dels vehicles segons el nivell de risc.

En les situacions previstes en aquest Pla, la Policia es desplaçarà fins a la zona per evitar possibles sortides i assegurar el confinament dels dos xalets i de l'edifici (45 apartaments de treballadors en principi tots ocupats durant l'hivern) en risc molt alt.

En cas de nevades excepcionals, l'assistència tècnica podria sol·licitar l'evacuació dels ocupants dels habitatges individuals fins que el risc disminueixi.

Intensitat mitjana diària de vehicles per mes

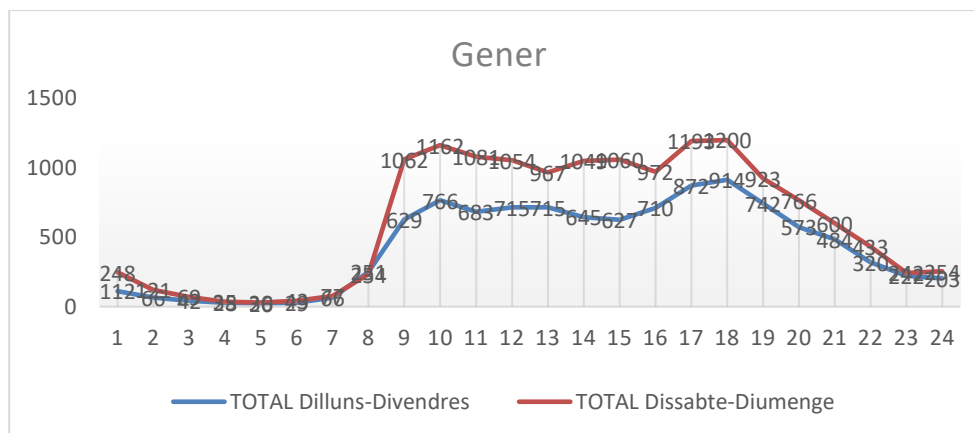


Les dades del gràfic ens mostren un gran diferència entre la intensitat de vehicles entre setmana i durant el cap de setmana. Així mateix, la corba té una fase d'ascens i el pic al mes de febrer i una fase de descens fins al mes d'abril.

Cal destacar les dades següents:

- A mitjans de novembre es registra la dada més baixa de l'hivern: 8.000 vehicles de mitjana diària (cal tenir en compte que les estacions d'esquí no acostumen a estar obertes en aquesta època).
- La mitjana diària oscil·la entre els 10.000 i 12.000 vehicles durant els mesos de desembre, gener i març.
- La dada més alta és de 16.000 vehicles de mitjana diària durant el mes de febrer.

Trànsit de vehicles en 24 hores



Segons les dades d'aquest gràfic podem diferenciar tres fases.

- La primera fase és de 01.00 h a 07.00 h:
És la fase amb menys trànsit de vehicles a la carretera i potser el millor moment per tancar-la. La dada més baixa és en la franja horària de 4 h a 5 h, amb una mitjana de trenta vehicles.
- La segona fase és de 07.00 h a 10.00 h i de 18.00 h a 24.00h:
És la fase amb més variació de trànsit de vehicles a la carretera. El trànsit oscil·la entre 200 i 1.200 vehicles per hora. Correspon a l'obertura i el tancament de les estacions d'esquí.
- La tercera fase és de 10.00 h a 18.00 h:
És la fase més regular pel que fa al trànsit de vehicles. Entre setmana hi circulen al voltant de 700 cotxes per hora i el cap de setmana la xifra augmenta fins als 1.000 vehicles per hora.

3- ESTRUCTURA I ORGANITZACIÓ

3.1. Identificació dels principals actors i de les seves missions

3.1.1 Assistència tècnica

Funcions i responsabilitats

L'assistència tècnica per al control d'allaus (en endavant "assistència tècnica") és un equip de tècnics especialistes en allaus que assessora els serveis del Govern en relació amb el risc d'allaus amb afectació a la carretera o zones habitades.

En aquest sentit, té les funcions i responsabilitats següents:

- Conèixer l'estabilitat del mantell nevós en les zones de sortida definides en les condicions tècniques del contracte i preveure l'evolució del risc d'allaus en funció del butlletí meteorològic i de les observacions sobre terreny.
- Efectuar un peritatge d'estimació d'un risc localitzat quan la situació esdevé preocupant.
- Desencadenar preventivament les allaus amb els mitjans disponibles després d'adoptar les mesures de protecció a la població escaients.

Aquesta assistència tècnica és contractada pel Govern a través del Ministeri competent en matèria de Territori i assumeix les funcions descrites de forma permanent durant tota la temporada hivernal, fixada entre l'1 de novembre i el 15 de maig tot i que si les condicions meteorològiques ho justifiquen, el període pot ser ampliat.

D'altra banda, fora d'aquest període d'hivern de vigilància més activa, l'assistència tècnica també té la responsabilitat de mantenir en bon estat de manteniment els dispositius disponibles i realitzarà tirs de prova abans de la temporada d'hivern seguint els procediments següents:

- Comprovació de les condicions mediambientals i meteorològiques abans de l'execució del tirs. Caldrà verificar entre d'altres les condicions d'humitat del sol, el perill d'incendis i la velocitat del vent per evitar incidents associats als tirs.
- Inspecció de la zona amb binoculars, per part d'almenys dos tècnics, per verificar que no hi ha persones i/o animals presents a la zona d'explosió.
- Realització d'un vol de reconeixement amb mitjans aeris previ a l'execució dels tirs per verificar que no hi ha persones i/o animals presents a la zona d'explosió.
- Activació d'una senyal sonora (botzina) per part d'un dels tècnics situats al terreny abans de procedir a efectuar els tirs.

Enllaç amb el 112

En aplicació de les accions descrites en aquest Pla, l'assistència tècnica **haurà d'informar al 112** (en funcions de Centre Nacional d'Emergències – CNE) en els supòsits següents:

- Quan consideri que hi ha previsió de risc d'allaus.
- Quan consideri que hi ha risc d'allaus alt o molt alt.
- Quan consideri que el risc d'allaus ha passat de molt alt o alt a feble.
- Quan estigui efectuant tirs preventius de desencadenament d'allaus (inclou els treballs durant la campanya hivernal i estival).

3.1.2 Grups d'actuació

Per tal de gestionar les accions descrites en aquest Pla dirigides a garantir-ne la seva operativitat, s'identifiquen els grups d'actuació següents:

- Departament de Protecció Civil i Gestió d'Emergències (DPCGE)



- Elaboració i actualització del Pla.
- Seguiment de l'aplicació de procediments establerts.
- Coordinació dels grups d'actuació en cas d'activació del pla en fase d'emergència.

- Àrea de conservació i Explotació de carreteres (COEX)



- Seguiment de les zones afectades.
- Neteja dels accessos fins la fase de "Previsió de risc".
- Realització de tirs preventius en cas de necessitat.
- Suport al Servei de Policia en el tancament de les carreteres.
- Obertura dels accessos.

- Servei de Policia



- Verificació i securització de les zones afectades abans de la realització d'accions preventives (tirs preventius).
- Aplicació de talls o de restriccions de circulació a les zones afectades.
- Evacuació de la població afectada en cas de necessitat.

- Departament de Prevenció i Extinció d'Incendis i Salvaments (DPEIS)



- Gestió de les trucades i procediments des del 112.
- Rescat de persones en evacuacions en alta muntanya.
- Realització de tirs preventius d'allaus en zones sensibles no equipades amb Gasex o avalancheur (grup EMEDA).

- Servei de Circulació



- Suport al Servei de Policia en el tancament de carreteres.
- En previsió de situacions de risc, aplicació de mesures preventives quan s'escaigui.

- Centre Nacional del Trànsit – CENATRA (Àrea de Mobilitat)



- Informació a la població dels talls de carretera.
- Actualització informació a la APP, PMV i web.

- Servei Urgent Mèdic (SUM)



- Assistència mèdica en cas d'activació del Pla en fase d'emergència.

3.2. Nivells de risc

A l'efecte d'aquest pla, es determinen **quatre nivells de risc**, que han estat definits en funció de la probabilitat que les allaus afectin la carretera i de la seva magnitud previsible.

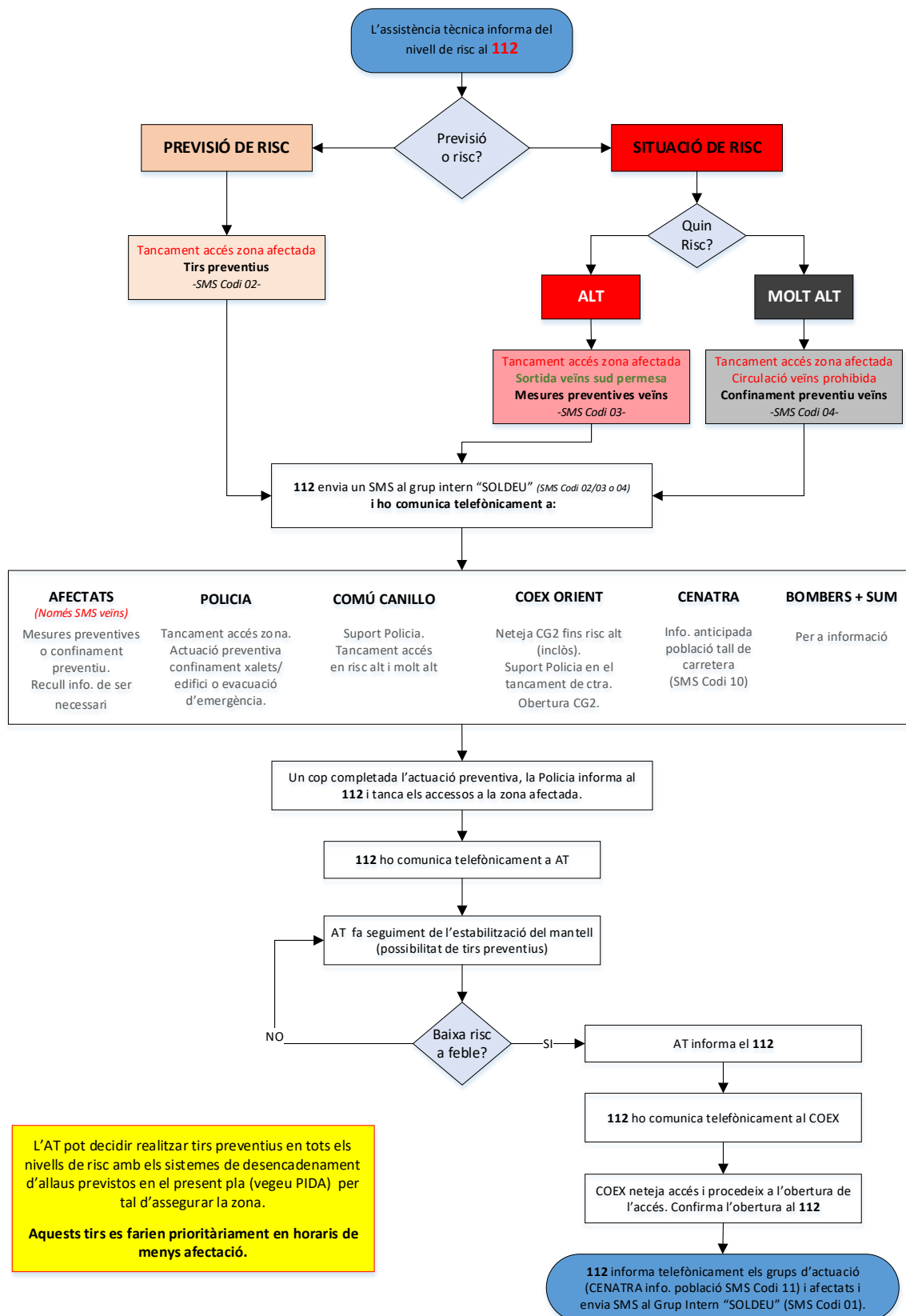
Nivell de risc i d'activació	Estabilitat del mantell i probabilitat de desencadenament	Accessos	Accions
Risc feble	El mantell nival està ben estabilitzat en general. En cas d'allaus serien petites o mitjanes i relativament inofensives per a les persones. S'aturarien al mig del vessant.	Oberts	Cap restricció.
Previsió de risc PRE-ALERTA (Tirs preventius)	El mantell nival està moderadament estabilitzat i les previsions meteorològiques són adverses. No s'esperen allaus de mida molt gran, però podrien colgar o ferir una persona. Es realitzaran tirs preventius.	Tancats (si hi ha tirs preventius)	Tall de circulació CG-2 a Ed. Prat de Quadres i Peretol.
Risc alt ALERTA	El mantell nival està feblement estabilitzat. El desencadenament d'allaus grans és probable i és previsible que arribin a la carretera. Podrien colgar o destruir un vehicle o trencar arbres. Es realitzaran tirs preventius.	Oberts (amb mesures preventives*)	Circulació amb mesures preventives.
		Tancats (si hi ha tirs preventius)	Tall de circulació CG-2 al Camí del Port Dret i Peretol. Sortida limitada dels veïns direcció a Canillo.
Risc molt alt ALERTA	El mantell està poc consolidat i és molt inestable. En general s'esperen allaus molt grans que puguin arribar a la carretera. Podrien colgar i destruir edificis, parts del bosc o fins i tot modificar el paisatge. Es realitzaran tirs preventius.	Tancats	Tall de circulació CG-2 al camí del Port Dret i Peretol. Confinament veïns. No s'autoritza cap activitat ni pas.

*Vegeu el punt 4.3.1. - Condicions de circulació dels veïns afectats.

4- PROCEDIMENTS D'ACTUACIÓ

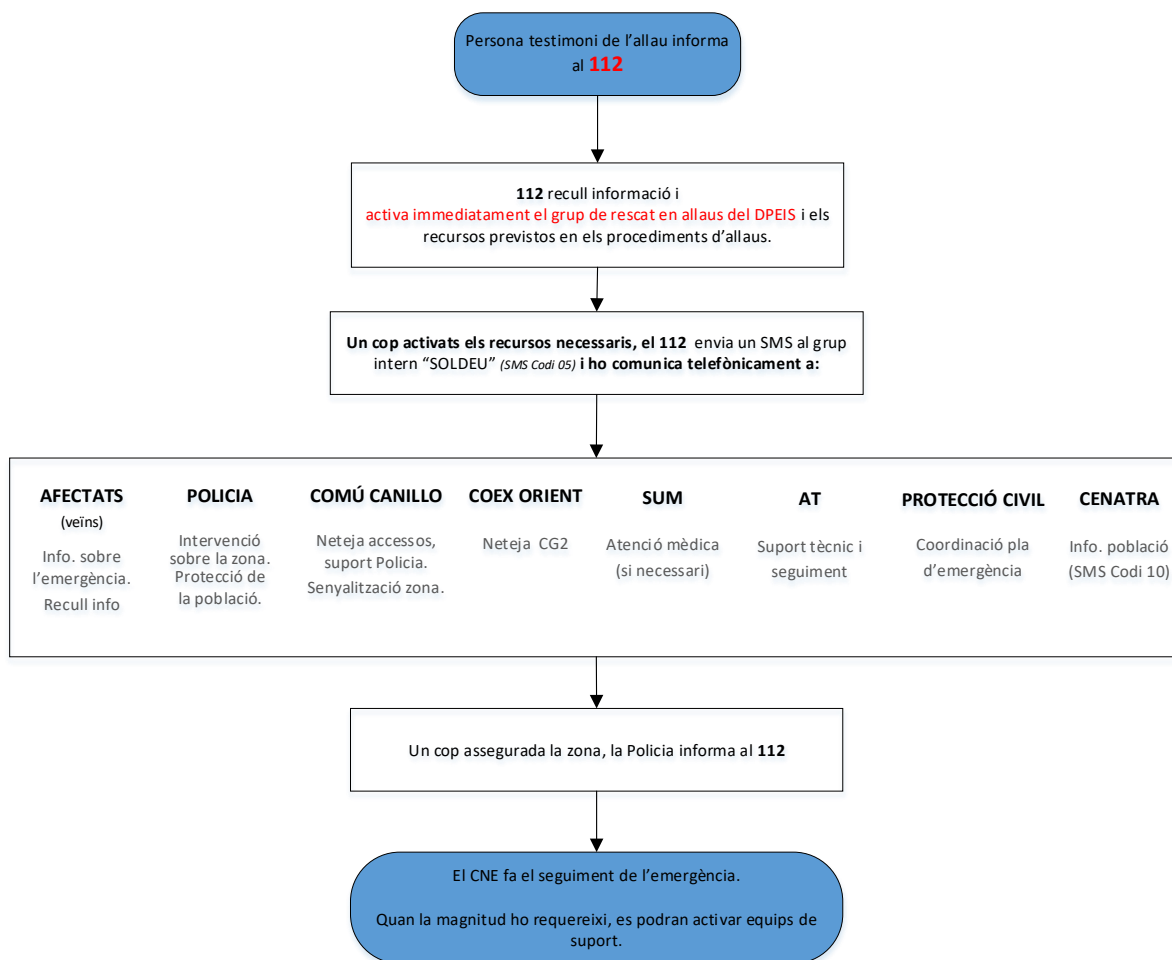
4.1. Activació del pla en fase de prevenció *(vegeu codificació Punt 5)*

En les fases de prevenció, cada servei o departament haurà de vetllar pel compliment dels procediments establerts en aquest Pla.



4.2. Activació del pla en fase d'emergència *(vegeu codificació Punt 5)*

En el desencadenament d'una allau que afecti o no persones/vehicles mentre la carretera és oberta, se seguirà el procediment següent i s'activaran, en cas de ser necessari, els recursos següents:



NOTA:

Circulació de vehicles

En la fase d'emergència, només es permetrà la circulació de vehicles dels serveis d'emergència i els tècnics designats pel Govern, a menys que s'autoritzi expressament per part de l'autoritat competent.

La carretera queda tancada des dels punts indicats en els apartats anteriors, amb presència del Servei de Policia o el Servei de Circulació de Canillo, i es prohibeix temporalment la sortida de veïns dels habitatges afectats.

4.3. Circulació per la zona afectada

4.3.1 Circulació dels veïns afectats

- Previsió de risc (tirs preventius)

En aquesta situació, **el risc rellogat a l'allau del riu Gros és inexistent** i els veïns de la zona podran sortir sempre que vagin en sentit sud, en direcció a Canillo.

Així doncs, quan l'assistència tècnica informi d'una previsió de risc i de tirs preventius, el servei de Policia es situarà just davant de l'edifici Prats dels Quadres 2 i serà l'encarregat de prohibir la circulació de vehicles i de vianants en sentit nord.

A la zona del Peretol hi haurà un control amb presència del Servei de Policia i d'una màquina del COEX tancant la circulació.



Vista del tram afectat i posicionament de controls

- Risc alt

En aquesta situació, **es poden produir desencadenament espontanis a l'allau del Riu Gros i altres allaus poc recurrents però la probabilitat que afectin la carretera és feble.**

Quan l'assistència tècnica informi d'un nivell de risc alt, el Servei de Circulació de Canillo es situarà a l'altura del semàfor, just davant del camí del Port Dret (zona sud) i s'encarregarà de prohibir la circulació de vehicles i de vianants en sentit nord. El servei de Policia es situarà a l'alçada de l'edifici Prat de Quadres i serà l'encarregat de prohibir la circulació de vehicles i de vianants en sentit nord des d'aquest punt.

A la zona del Peretol hi haurà un control amb presència del Servei de Policia i d'una màquina del COEX tancant la circulació.

En aquesta situació, els veïns de l'edifici podran sortir sempre que vagin en sentit sud, en direcció a Canillo, i **hauran de respectar una sèrie de mesures preventives**:

Mesures preventives

En cas de trobar-nos en situació en risc alt, els veïns dels xalets i de l'edifici hauran de respectar les mesures preventives següents:

- Cal evitar els desplaçaments innecessaris amb vehicles i a peu per la zona afectada, a menys que siguin del tot necessaris.
- Els desplaçaments només s'efectuaran en direcció a Canillo i pel marge esquerre de la via en sentit descendent.
- En cas que es pronostiquin condicions meteorològiques adverses, cal preveure queviures, medicaments, etc., per a un possible confinament.



Vista del tram afectat i posicionament de controls

L'assistència tècnica podrà decidir en aquesta situació mantenir la circulació habilitant un carril de circulació pel marge dret de la rotonda en sentit ascendent.

- Risc molt alt

En aquesta situació, **es poden produir desencadenament d'allaus al Riu Gros i altres corredors i talussos que afectin la carretera.**

Quan l'assistència tècnica informi d'un nivell de risc **molt alt**, el Servei de Circulació de Canillo es situarà a l'altura del semàfor, just davant del camí del Port Dret (zona sud) i s'encarregarà de prohibir la circulació de vehicles i de vianants en sentit nord. El servei de Policia es situarà a l'alçada de l'edifici Prat de Quadres i serà l'encarregat de **vetllar perquè els veïns compleixin el confinament preventiu** (xalets i edifici de treballadors). Es situaran dins de l'edifici fins que no baixi el nivell de risc.

A la zona del Peretol hi haurà un control amb presència del Servei de Policia i d'una màquina del COEX tancant la circulació.

En situacions de risc molt alt, la circulació queda totalment prohibida i els veïns s'han de confinar preventivament fins que la zona sigui segura.



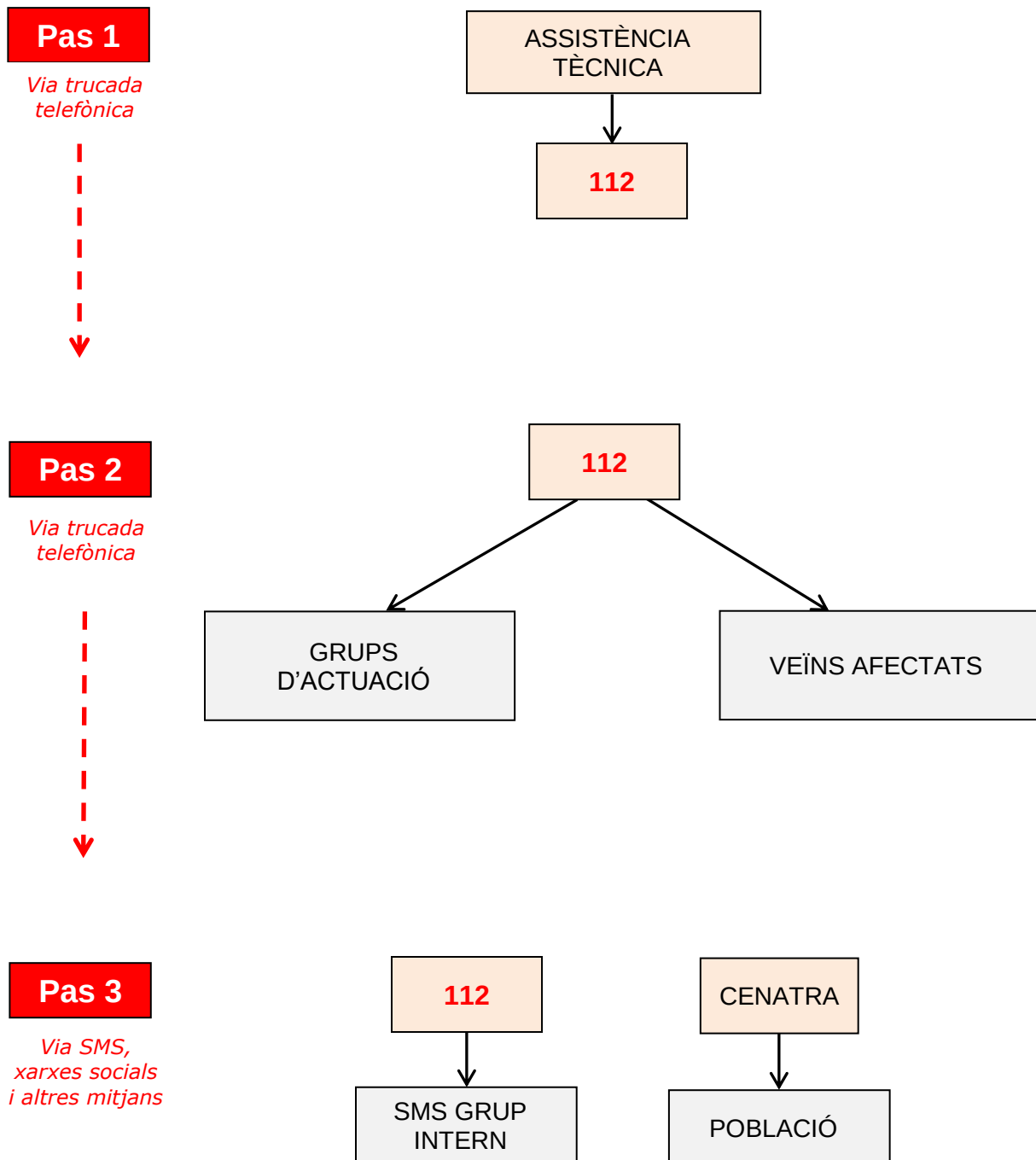
Vista del tram afectat i posicionament de controls

4.3.2 Circulació dels serveis d'emergència

Els únics vehicles que estan autoritzats a circular en situacions de risc alt o molt alt, a part dels identificats expressament en aquest Pla i d'acord amb les condicions que es preveuen, són els vehicles dels serveis d'emergència, així com els membres de l'assistència tècnica encarregada de fer el seguiment i control d'allaus.

5- ACTUACIONS GENERALS DE PROTECCIÓ A LA POBLACIÓ

5.1. Protocol d'avís als afectats (estructura genèrica)



5.2. Característiques de l'avís intern al Grup “Allaus - Zona Soldeu”

Quan es produeixi alguna afectació a la carretera de Soldeu per risc d'allaus, el **CNE** enviarà un SMS al grup intern “Allaus – Zona Soldeu” tot seguint els formats predefinits següents:

SITUACIÓ	CODI	ESTRUCTURA SMS – GRUP INTERN
Risc feble	01	(Data) (Hora)://AT NFORMA//ZONA SOLDEU//Risc d'allaus feble-Fi Tall
Previsió de risc	02	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Previsió de risc d'allaus-Tall de circulació-Tirs preventius
Risc alt	03	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Risc d'allaus alt-Tall de circulació-Mesures preventives-Tirs preventius
Risc molt alt	04	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Risc d'allaus molt alt-Tall de circulació-Confinament preventiu-Tirs preventius
Allau	05	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Allau zona SOLDEU-Tall de circulació
Tirs Prova	06	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Tirs prova-Tall de circulació
Fi Tirs prova	07	(Data) (Hora)://AT INFORMA//ZONA SOLDEU//Tirs prova-Fi Tall de circulació

5.3. Característiques de l'avís a la població

Quan es produeixi alguna afectació a la carretera de Soldeu per risc d'allaus, el **CENATRA** realitzarà les següents accions per tal de mantenir la població informada:

Enviament de missatges

SITUACIÓ	CODI	ESTRUCTURA MISSATGE - POBLACIÓ
Tall	10	(Data) (Hora)://MOBILITAT: #Fase Negra# Tall CG2 SOLDEU
Obertura	11	(Data) (Hora)://MOBILITAT: #Fi Tall CG2 - SOLDEU

Altres mitjans de comunicació

Les afectacions a la circulació també es publicaran a través d'altres mitjans com les xarxes socials, als panells d'informació variable i a la web de Mobilitat.

6- IMPLANTACIÓ I MANTENIMENT

6.1. Implantació del Pla

Perquè el Pla sigui realment operatiu, és necessari que tots els actuants previstos tinguin un ple coneixement del mecanisme i les actuacions planificades i assignades en cada fase.

Aquesta fase d'assumpció d'actuacions i d'informació s'anomena implantació i està destinada a aconseguir l'operativitat real del Pla.

Inclou la realització de sessions formatives als grups d'actuació i l'elaboració de plans d'actuació per part d'aquests grups per determinar el seu procediment intern.

6.2. Manteniment del Pla: actualitzacions i revisions

El manteniment del Pla és el conjunt de tasques necessàries per aconseguir que sigui operatiu en tot moment i comença a partir del moment en què s'ha acabat la implantació. Cal dur a terme, de forma periòdica, una sèrie d'activitats:

6.2.1 Actualitzacions

Es duran a terme cada any durant la primera quinzena de maig, per qüestions operatives, i a partir de la segona quinzena d'octubre per actualitzar, entre altres punts, els següents:

- Llista telefònica
- Empresa contractada

Les actualitzacions es realitzaran en col·laboració amb els grups d'actuació implicats i no requeriran d'una nova aprovació del pla.

6.2.2 Revisions

Es duran a terme cada quatre anys i seran independents de les actualitzacions. Aquestes anàlisis en profunditat hauran d'incloure el següent:

- Noves anàlisis de risc
- Noves estructures de protecció
- Altres tipus de modificacions importants

Les revisions es realitzaran en col·laboració amb els grups d'actuació implicats i seran aprovades pel Ministeri de Justícia i Interior.



PROTECCIÓ CIVIL
PRINCIPAT D'ANDORRA

