



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 35/2006 ocurrido el 05.10.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0035/2006
OCURRIDO EL DÍA 05.10.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por correo electrónico que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma. El accidente se produjo en la estación de El Vendrell, en la provincia de Tarragona, en el punto kilométrico 28,570 de la Línea Barcelona Sants-Sant Vicent de Calders, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por ADIF.

En consecuencia, y de acuerdo con el artículo 111 del Reglamento del Sector Ferroviario (R.D 2387/2004 de 30.12), el accidente ferroviario fue calificado como grave, siendo procedente la investigación del mismo por la Dirección General de Ferrocarriles. Investigación que tendrá como finalidad determinar sus causas y formular recomendaciones para reducir los riesgos en el transporte ferroviario de acuerdo con el artículo 112 del citado Reglamento. Reglamento que traspone parcialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que en su Artículo 19 circunscribe la investigación a la mejora de la seguridad, y en ningún caso a la determinación de culpas o responsabilidades.

De conformidad también con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de septiembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: estación de El Vendrell, situada en P.K. 28,570.

Trayecto: Els Monjos-Sant Vicent de Calders.

Línea: Barcelona Sants-Sant Vicent de Calders.

Provincia: Tarragona.

Día/Hora: 05.10.06/11:35.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático Banalizado con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de ADIF que en ausencia del informe de recogida de datos incluye los datos significativos del accidente, y que es concordante con el informe particular de RENFE, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:



3.1 HECHOS

Una persona que cruzaba las vías por el paso enmaderado entre andenes de la estación de El Vendrell, resulta fallecida como consecuencia de su arrollamiento por el tren de Mercancías nº54883 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por las locomotoras 269297 y 269217, 19 vagones y 495 toneladas remolcadas, procedente de Gerona Mercancías y con destino Zaragoza Corbera, el día 5 de octubre de 2006 a las 11 horas y 35 minutos en la estación de El Vendrell ubicada en el PK 28,570 de la línea Barcelona Sants-Sant Vicent de Calders.

El maquinista al observar a la persona, hizo uso de las señales acústicas y del freno de emergencia del tren, no pudiendo evitar su arrollamiento.

La víctima era un varón.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 54883.

Jornada día del incidente: inicio a las 07:30 horas. Finalización 13:07 horas.

Jornada día anterior: inicio a las 09:20 horas. Finalización 17:25 horas.

Jornada 48 horas antes: inicio a las 05:15 horas. Finalización 14:00 horas.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó inmediatamente del suceso al Puesto de Mando que cursó aviso al C.P.S para el envío de los servicios de emergencia y personal sanitario, así como a la Jefatura Territorial de Mantenimiento de Infraestructura, Gerencias de Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Territorial de operaciones de Barcelona, Logística y Operadores afectados.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos, realización de la prueba de alcoholemia al maquinista y toma de declaración.

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 12 horas y 9 minutos se confirmó la intercepción de vía 2 además de la vía 1 dentro de la estación de El Vendrell.

A las 12 horas y 59 minutos la policía judicial autorizó al tren 54883 la reanudación de su marcha, quedando así liberada la vía 1 entre El Vendrell y Sant Vicent a las 13 horas y 11 minutos.



A las 13 horas y 45 minutos quedó restablecida la circulación en condiciones normales.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron unos retrasos acumulados de 60 minutos con 4 trenes afectados.

El tren 54883 sufrió un retraso total de 97 minutos.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática del tren nº54883 (locomotora 269297), en el momento del accidente circulaba a una velocidad de 95 km/h.

El informe particular de ADIF no dispone del Cuadro de velocidades máximas del tramo.

3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

Del parte de accidente del maquinista realizado a 5 de octubre de 2006 se extracta lo siguiente:

"...Entrando en la estación de El Vendrell a unos 20 metros del paso entarimado, observo a dos señoras andando por el andén principal y a un señor adelantando a ellas, hago uso del silbato de la locomotora, este me ve, e intuyo la intención de que pretendía cruzar el paso, pero observo que se retira, y avanza seguidamente con la intención de cruzar el paso, hago uso del freno de emergencia, no pudiendo evitar el arrollamiento..."

"...Que los equipos o dispositivos de seguridad de la estación, de la locomotora, del tren y de las señales funcionaban correctamente..."

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

De la toma de datos mencionada en el apartado anterior se desprende que:

- El arrollamiento se produjo en la estación de El Vendrell situada en el punto kilométrico 28,690 de la línea Barcelona Sants-Sant Vicent de Calders, en el paso entarimado entre andenes situado en el extremo del andén principal dirección Sant Vicent de Calders.
- La playa de vías que conforman la estación está compuesta por dos vías de apartado y dos vías generales, cuyo acceso a los respectivos andenes se realiza mediante un paso inferior peatonal.
- Se constata que el tren nº18316 circulaba a una velocidad de 95 km/h.



- Se constata que el maquinista se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función y su actuación tras la producción del accidente fue correcta.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR EL OPERADOR FERROVIARIO.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El ADIF concluye "Arrollamiento producido por el paso indebido por las vías, no pudiendo el maquinista evitar el accidente".

Renfe Operadora, "El arrollamiento se produce por un tránsito indebido de la persona que cruzaba el paso entarimado, existiendo un paso inferior en la estación para cruzar las vías los usuarios del ferrocarril. El maquinista hizo uso del silbato del tren y del freno de emergencia sin poder evitar el arrollamiento".

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes en cuanto a la causa del accidente.

6. CONCLUSIONES

Se estima que el accidente fue causado porque la víctima se dispuso a cruzar las vías por lugar no autorizado para ello, haciendo caso omiso de la señalización acústica que efectuó el tren 54883 a su paso por la estación de El Vendrell.

7. RECOMENDACIONES

Una vez constatado el continuo tránsito de personas (no autorizadas) por el paso entarimado objeto del arrollamiento, se recomienda se realizara una campaña, en estaciones que dispongan de paso inferior y entre andenes, de señalización mediante cartelones que indiquen la prohibición de cruzar las vías a personal ajeno y del peligro que supone la no utilización del paso inferior.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 35/2006 ocurrido el 05.10.2006

Informe definitivo

8. COMENTARIOS Y SUGERENCIAS PARTICULARES

Al amparo de la Orden Circular 3/2004 "Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Dirección General de Ferrocarriles" Artículo 6, "el informe provisional será remitido a los responsables de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de las empresas ferroviarias implicadas que dispondrán de un plazo de un mes para emitir sus comentarios y sugerencias particulares".

Los escritos de conformidad son remitidos en el plazo antes mencionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y por la empresa ferroviaria RENFE respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional. Por consiguiente, las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 2 de marzo de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,