INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0045/2006
OCURRIDO EL DÍA 07.11.2006

1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por mensaje de telefonía móvil el pasado 8 de noviembre que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma. El accidente se produjo a la entrada de la estación de Teruel, en el punto kilométrico 131,700 de la Línea Caminreal-Sagunto, 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 noviembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Estación de Teruel situada en P.K. 131,700.

Línea: Caminreal-Sagunto.

Provincia: Teruel.

Día/Hora: 07.11.06/18:14.

Tipo de bloqueo: Bloqueo telefónico.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe de recogida de datos y en el informe particular de ADIF que además 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 transitaba por el lado derecho de la vía entre la señal de entrada y los desvíos de entrada de la estación de Teruel, resultó fallecida como consecuencia de su arrollamiento por el tren de Media Distancia nº 8513 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por 2 vehículos con 101 toneladas, motor 594.501, el día 7 de noviembre de 2006 a las 18 horas y 15 minutos en el punto kilométrico 131,700 de la línea Caminreal-Sagunto.

La estación de Teruel está en la línea de Bifurcación de Teruel a Sagunto, es de vía unica sin electrificar y con bloqueo telefónico.

La víctima era una mujer, de 75 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El Supervisor de Línea- Teruel, fue nombrado jefe delegado del accidente.
- El agente de instalaciones de seguridad, custodió el cadáver hasta la llegada de la Policía Local.
- El maquinista del tren 8513.
  Jornada día del incidente: con los trenes 8500 y 8513, inicio: 05:45 horas y finalización: 18:29 horas.
  Jornada día anterior: descanso.
  Jornada en las 48 horas anteriores: inicio: 07:00 horas y finalización: 12:06 horas.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Jefe de Circulación de Teruel, desplazándose junto con el interventor del tren al punto del arrollamiento para socorrer a la víctima. El Jefe de Circulación informó al Puesto de Mando de Valencia que cursó aviso a los servicios de emergencia de Aragón y a la Policía Local.

Agentes de Adif se personaron en la estación procediendo a la toma de datos, inspección del lugar del arrollamiento, toma de declaración al maquinista y realización de la prueba de control de alcoholemia.

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

Personada la Policía Local y el forense, procedieron al levantamiento del cadáver a las 18 horas y 55 minutos, reanudándose la circulación en condiciones normales.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

La duración de la interrupción de la circulación fue de 40 minutos con 3 trenes de Media Distancia afectados (117min) y un Cercanías con 5 min.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Velocidad del tren.

A partir del registro de automotor del tren 8513, en el momento del accidente el tren circulaba a una velocidad de 35 km/h, siendo la máxima velocidad permitida de 100Km/h.

3.6.2. Inspección del lugar del accidente.

El lugar del arrollamiento se encuentra en un entorno urbano, entre la señal de entrada y los cambios de entrada de la estación de Teruel, a escasos 50 metros de un tramo metálico que dispone de un paso inferior que da acceso por un lado a una zona de viviendas y por el otro a unos huertos y al cauce del río Turia.

Este lugar es frecuentado por los viandantes que evitan cruzar la vía por el paso inferior creando así un acceso irregular o paso vicioso.

3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

De la toma de declaración realizada al maquinista el 8 de noviembre se extracta lo siguiente:

"...Una vez sobrepasada la señal de entrada advertí la presencia de una persona en la parte derecha caminando por el lado exterior de las traviesas de espaldas al tren. Hice uso del silbato y al no ver reacción en la persona accioné inmediatamente el freno de urgencia, no consiguiendo evitar golpearla con la parte lateral derecha del tren..."

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

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

- El tramo de vía donde se produjo el arrollamiento se ubica entre la señal de entrada de la estacion de Teruel y el escape de vía 1 a vía 2, cuya aguja se encuentra en el P.K. 131,700 de la línea Caminreal-Sagunto. La playa de vías que conforman la estación de Teruel está compuesta por cuatro vías de apartado y una vía general.

- El tramo de línea es en vía única con bloqueo telefónico, discurriendo por el centro urbano de Teruel.
- La zona no dispone de vallado perimetral.
- El punto del arrollamiento dispone de un paso inferior peatonal.
- Se constata la existencia de un paso vicioso e irregular en las inmediaciones de donde se produjo el arrollamiento.
- La visibilidad del maquinista el día del accidente era reducida por las condiciones de nocturnidad y atmosféricas (lluvia). La persona arrollada iba con paraguas y ropas muy oscuras.
- Se constata que el tren nº8513 circulaba a una velocidad inferior a la máxima prescrita.
- En la ficha de control de alcoholemia aportada en los informes particulares, se aprecia un error en la fecha de realización, el 07.10.06 en vez del 07.11.06. No obstante, el Supervisor de Línea-Circulacion de ADIF y jefe delegado del accidente fue quién realizó dicha prueba. Del mismo modo, estimamos que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones.
-

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El ADIF concluye *"Se estima que la víctima fue arrollada al invadir la vía imprudentemente.".*

Por su parte la empresa Renfe concluye, *"Se estima que la causa del accidente fue por imprudencia de la persona arrollada, la cual transitaba de espaldas al tren por lugar no autorizado y que a pesar de la proximidad del tren y de haber hecho el maquinista uso del silbato del tren, siguió caminando junto al carril derecho por el lado exterior de la vía, por lo que resultó inevitable el arrollamiento a pesar de actuar el maquinista sobre el freno de emergencia".*

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos recogidos, se estima que el accidente tuvo su origen en el tránsito sobre la vía de forma indebida y no autorizada de la víctima que caminaba de espaldas al tren dentro del gálibo del mismo por lo que resultó arrollada.

7. RECOMENDACIONES

Una vez constatada la existencia de un paso vicioso, se estima conveniente recomendar que se eliminara éste mediante la ejecución de un vallado perimetral en la margen izquierda (lado ciudad) en el tramo ferroviario afectado, comprendido dentro del núcleo urbano de Teruel.

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" Articulo 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 del Operador RENFE respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 13 de abril de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,