



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 36/2006 ocurrido el 08.10.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0036/2006
OCURRIDO EL DÍA 08.10.2006



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 entre las estaciones de Cunit y Sant Vicent de Calders en el punto kilométrico 625,120 de la Línea Madrid-Barcelona, en la provincia de Barcelona, 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 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: plena vía, en el punto kilométrico 625,120 de la Línea Madrid-Barcelona.

Trayecto: Cunit – Sant Vicent de Calders.

Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 08.10.06/11:40

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 intentaba cruzar las vías por lugar no autorizado para ello, resultó arrollada por el tren de Larga Distancia nº 1111 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la composición 101104-8, que efectuaba el itinerario Barcelona San Andrés Condal-Alicante por vía I, el día 8 de octubre de 2006 a las 11 horas y 40 minutos en el punto kilométrico 625,120 de la línea Madrid-Barcelona.

La víctima se dispuso a cruzar las vías desde el lado mar al lado montaña, resbalando al llegar a vía I y cayendo sobre ésta.

En primera instancia, la víctima resultó herida grave siendo evacuada al hospital Juan XXIII donde falleció. Era un varón de 55 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 1111.

Jornada día del incidente: inicio a las 10:40 horas. Finalización 14:14 horas.

Jornada día anterior: inicio a las 17:38 horas. Finalización 21:13 horas.

Jornada 48 horas antes: inicio a las 12:40 horas. Finalización 18:30 horas.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando que cursó aviso a Seguridad Corporativa de ADIF y RENFE, Operadores afectados, Logística, Jefatura Técnica de Operaciones de Barcelona, Gerencia de Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE respectivamente y Gire.

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

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

La vía I quedó interceptada desde las 11 horas y 40 minutos quedando reanudada en condiciones normales a las 12 horas y 40 minutos.



3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron 70 minutos de retrasos acumulados en 3 trenes de largo recorrido, 21 minutos de retrasos acumulados en 4 trenes de cercanías y se suprimió uno, 65 minutos de retrasos acumulados en 3 trenes regionales.

3.6. REGISTRO DE VELOCIDAD DEL TREN

Según el registro de la memoria estática del automotor, el tren circulaba a una velocidad de 130 km/h. justo antes del arrollamiento, siendo la velocidad máxima permitida en ese tramo de 160 km/h.

3.7. OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 11 de octubre de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Circulando en bloqueo banalizado por vía I, dirección tarragona, a unos 50 m del andén del apeadero de Segur de Calafell, observo que una persona que sale por la izquierda (vía II) cruzando las vías*

En ese momento hago uso del silbato, para comunicarle la presencia del tren, yo creo que si se da cuenta de la llegada del tren (se ve que se sorprende), pero continua con su recorrido metiéndose en mi vía, cayendo sobre el carril derecho en el sentido de la marcha, donde se produce el arrollamiento

Efectúo parada inmediata y comunico al PM de la incidencia y donde ha sido, el punto kilométrico, y tras autorizarme me dirijo al lugar de la incidencia..... "

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 el casco urbano de Segur de Calafell, a una distancia de 50 metros del apeadero, en el punto kilométrico 625,120 de la Línea Madrid-Barcelona. El tramo de línea discurre en doble vía con una traza recta y bloqueo automático banalizado.

–Existe un paso inferior que dista del orden de 100 metros del lugar del arrollamiento.

–El tramo no dispone de cerramiento o vallado que impida el acceso a las vías en el lado mar, existiendo sin embargo una alta vegetación. En el lado montaña existe un cerramiento que consta de un muro de fábrica de 0,50 metros de altura y de un vallado metálico.



–El vallado metálico se encuentra sin cerrar, pues existe una apertura en el mismo de dimensiones considerables que denota un tránsito vicioso por las vías. Se constata así que en la zona existe un paso irregular.

–Se constata que la velocidad de la circulación implicada en el accidente era inferior a la máxima autorizada.

–Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en condiciones para el desarrollo de su función.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES INCLUIDAS EN LOS INFORMES PARTICULARES DEL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

Adif : "El accidente se produce por realizar un tránsito indebido, y no tener en cuenta las indicaciones acústicas del tren. Resultando gravemente herido y posterior fallecimiento."

Renfe: "El arrollamiento se produce por un tránsito indebido de la persona que cruzaba por un punto inadecuado de la misma, existiendo un paso inferior a unos 100 metros del punto en el que se produce el arrollamiento"

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos aportados, se estima que el accidente tuvo su origen en el tránsito indebido de la víctima que resultó arrollada por el tren nº 1111 cuando se disponía a cruzar por lugar indebido y no autorizado, siendo éste un tramo de doble vía férrea.

7. RECOMENDACIONES

Se estima conveniente recomendar a la vista del paso irregular existente en la zona donde se produjo el arrollamiento, que se elimine éste con un completo vallado por el administrador de la infraestructura.

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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 36/2006 ocurrido el 08.10.2006

Informe definitivo

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 consiguiente, las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

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