INFORME DEFINITIVO SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0040/2006 OCURRIDO EL DÍA 15.10.2006

1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por correo electrónico que se había producido el arrollamiento en paso a nivel de un ciclomotor con dos ocupantes resultando fallecido uno de ellos. El paso a nivel esta situado en Salou provincia de Tarragona, en el punto kilométrico 262,561 de la Línea Valencia-Tarragona, 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: paso a nivel de clase C sito en P.K. 262,561.

Línea: Valencia-Tarragona.

Municipio: Salou. Provincia: Tarragona.

Día/Hora: 15.10.06/20:40.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático de vía única con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de ADIF que 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

Un ciclomotor con dos ocupantes que cruzaba las vías, resultó arrollado por el tren nº 8098 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la U.T. nº UIC 957104700357 y 957104700712, cuando efectuaba el itinerario entre La Aldea Amposta y Barcelona Francia el día 15 de octubre de 2006 a las 20 horas y 40 minutos, a la altura del paso a nivel de clase C ubicado en el PK 262,561 de la línea Valencia-Tarragona.

A consecuencia del arrollamiento, el conductor de la motocicleta no resultó herido y el acompañante a causa de la gravedad tuvo que ser traslado al hospital San Juan XXIII de Tarragona donde falleció el 16 de octubre.

La fallecido era una mujer de 18 años.

El conductor de la motocicleta, que resultó ileso, era un varón de 21 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 8098.

3.3 DAÑOS MATERIALES

Pequeños daños en frotis de la UT 470035.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando que cursó aviso a Seguridad Corporativa, Cecat, Subdelegación del gobierno y Supervisor de guardia de la Jefatura de Operaciones de Tarragona.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron unos retrasos acumulados de 76 minutos en 3 trenes de Media Distancia y 70 minutos acumulados en 4 trenes de Larga Distancia.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.5.1. Funcionamiento del paso a nivel.

Una vez analizado el registro del paso a nivel se desprende:

- Existe un desfase de 60 minutos.

- A las 20:41:10 activación del pedal B-Aviso lado Valencia con una duración de 2 seg.
- A las 20:41:31 comprobación de barrera cerrada con una duración de 10 minutos y 19 seg.
- A las 20:42:30 activación del circuito de vía con una duración de 9 minutos y 20 seg.

3.5.2. Inspección del paso a nivel.

El informe particular de ADIF se adjunta la ficha de inspección del paso a nivel.

3.5.2.1. Visibilidad.

Del estudio de visibilidades se desprende: Por el lado derecho de la vía: 500 metros a la derecha y 500 metros a la izquierda. Por el lado izquierdo de la vía: 500 metros a la derecha y 580 metros a la izquierda.

3.5.2.2. Señalización.

Dispone de señalización ferroviaria.

No dispone de la adecuada señalización el camino que da acceso al paso a nivel.

3.5.3. Velocidad del tren.

Se procedió a la extracción y al análisis de los registros del tren nº 8098, del que se desprende que circulaba a una velocidad de 129 km/h., siendo la velocidad máxima permitida en ese tramo de 140 km/h.

3.7 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 15 de octubre de 2006 se extracta lo siguiente: *"...En el paso del p.k. 262,561, estando protegido, una moto con dos personas cruza de repente siendo imposible evitar el golpe. Realicé frenada de emergencia y presté atención a los afectados hasta la llegada del personal técnico... "*

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 paso a nivel peatonal de clase C situado en el punto kilométrico 262,561 de la línea 470 Valencia-Tarragona (kilometración y línea según Dirección de pasos a nivel) en su intersección con el camino de Marcel dentro del municipio de Salou, con un trazado ferroviario que discurre en vía única electrificada.

- El paso dispone de un momento de circulación de (61,71 x 94) = 5801, siendo por tanto de clase C.

- Del análisis del registro de eventos del paso a nivel, se desprende el correcto funcionamiento del mismo, es decir, el sistema detectó al tren y bajó las semibarreras.

- Se constata la buena visibilidad del paso a nivel.

- Se constata el buen estado de conservación del paso a nivel.

- La señalización del camino que conduce al paso a nivel, carece de la señalización prescrita en la O.M. de 02.08.2001.

- Se constata que el tren nº 8098 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.

- No se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista del tren 8098.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES.

- Con fecha 12.09.05 se produjo el accidente grave 0055/05 en el paso a nivel del P.K. 263,765 del municipio de Salou.

- En la actualidad se encuentra en fase de proyecto a realizar por el Ministerio de Fomento, la supresión de los pasos a nivel del municipio de Salou por duplicación de vía en el tramo Valdellós-Tarragona.

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 "*El accidente se produce por el paso indebido de la vía, teniendo las semibarreras bajadas y la señalización óptica y acústica que prohibían el paso de vehículos y personas".*

Por la parte de Renfe Operadora, *"El accidente se produce al no respetar el conductor de la motocicleta la señalización del paso a nivel clase C con semibarreras que anunciaban la*

próxima circulación de un tren, sorteando las semibarreras, invadiendo la vía y siendo golpeado por el tren 8098 que pasaba por aquel punto en el mismo instante".

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos obtenidos, el accidente tuvo su origen en la invasión de la vía, en el paso a nivel de clase C, por la motocicleta sorteando las semibarreras que se encontraban abatidas por el paso del tren 8098.

7. RECOMENDACIONES

A pesar de que Salou es un municipio sensibilizado con el tráfico ferroviario, se recomienda concienciar a la población más joven en el correcto uso de los pasos a nivel y del peligro que supone hacer caso omiso de la señalización ferroviaria.

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

Madrid, 2 de marzo de 2006.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,