



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 37/2006 ocurrido el 15.10.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0037/2006
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 una persona, resultando fallecida la misma. El paso a nivel esta situado en San Feliu de Llobregat provincia de Barcelona, en el punto kilométrico 88,906 de la Línea 240 Tarragona-Barcelona-Francia, 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. 88,906

Línea: 240 Tarragona-Barcelona-Francia.

Municipio: San Feliu de Llobregat, Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 15.10.06/11:04.

Tipo de bloqueo: Bloqueo banalizado con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de ADIF que 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, resulta fallecida y expedida fuera de la vía, como consecuencia de su arrollamiento por el tren de Cercanías nº18316 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 447104, procedente de Martorell y con destino Tarrasa, el día 15 de octubre de 2006 a las 11 horas y 4 minutos a la altura del paso a nivel peatonal de clase C ubicado en el PK 88/906 de la línea Tarragona-Barcelona-Francia.

La víctima cruzaba el paso a nivel peatonal de izquierda a derecha sentido de la marcha del tren.

La víctima era una mujer de 85 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 18316.

Jornada día del incidente: inicio a las 06:56 horas. Finalización 14:47 horas.

Jornada día anterior: inicio a las 08:48 horas. Finalización 15:15 horas.

Jornada 48 horas antes: inicio a las 14:20 horas. Finalización 21:25 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, Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Territorial de operaciones de Barcelona, servicios de emergencia, 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 a las 12:05 horas, con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

Se prescribe circulación con marcha a la vista por vía I por no haber sido interceptada. A las 12:05 horas las autoridades permiten circular por la vía II en las mismas condiciones que en la vía I.

Entre las 13:02 y las 13:08 se suspende la circulación por ambas vías para proceder al levantamiento del cadáver, quedando posteriormente a las 13:22 horas restablecida en condiciones normales.



3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron unos retrasos acumulados de 104 minutos, con 17 trenes de Cercanías afectados.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.5.1. Lugar del suceso.

El arrollamiento se produce en el paso a nivel sito en el P.K. 88,906 de la Línea 240 Tarragona-Barcelona-Francia, protegido con semibarrera para el tráfico vial y paso exclusivo para peatones debidamente señalizado y con semáforo peatonal. Dispone además de paso elevado.

En el informe de ADIF se adjunta de forma incompleta la ficha del paso a nivel de fecha abril 2005, no presentando el registro de Eventos del mismo.

3.5.3. Velocidad del tren.

Tren nº18316 circulaba a una velocidad de 89 km/h., siendo la velocidad máxima permitida en ese tramo de 120km/h.

3.7 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 15 de octubre de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Circulaba por la vía II pasada la señal de entrada de San Feliu de Llobregat y antes del paso a nivel que está situado en la entrada de la estación, observo que una mujer de edad avanzada cruzaba de montaña a mar (izquierda a derecha sentido de la marcha del tren); hice uso del silbato (bocina) insistentemente y al mismo tiempo hago uso del de emergencia, y la mujer continua su marcha para seguir su camino cruzando las vías, golpeándola con el lado derecho de la unidad , cuando ya estaba terminando de cruzar las vías.... "*

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 88,906 de la línea 240 Tarragona-Barcelona-Francia (kilometración y línea según Dirección de pasos a nivel) en su intersección con el Paseo de Vilardaba dentro del municipio de San Feliu de Llobregat, con un trazado ferroviario que discurre en vía doble electrificada.



- El paso dispone de un momento de circulación de $(144,5 \times 1.760) = 254.318$, siendo por tanto de clase C. Está dotado de semibarreras automáticas, con señalización acústica y luminosa para el tráfico vial y señalización luminosa para el tráfico de peatones.
- Se constata la buena visibilidad del paso a nivel.
- Se constata que el tren nº18316 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Se constata que el maquinista se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES.

- Con fecha 20.05.06 se produjo el accidente grave 0023/06 en el mismo paso a nivel y con las mismas características.
- En la actualidad se encuentra en fase de proyecto a realizar por el Ministerio de Fomento, la supresión de este paso a nivel por soterramiento de la línea.

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 *"El arrollamiento se produce al realizar un tránsito indebido por el paso a nivel"*.

Renfe Operadora, *"El arrollamiento se produce por tránsito indebido de la persona que cruzaba estando las barreras bajadas, funcionando la sonería y las luces luminosas del paso a nivel y haciendo caso omiso al silbato del tren"*.

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 del paso a nivel, haciendo caso omiso a la indicación de las señales luminosas peatonales que indicaban la prohibición de pasar y estando las barreras abatidas por el paso del tren nº18316.



7. RECOMENDACIONES

Sensibilizar a la población en el correcto uso de las zonas de paso.

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