



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0049/2006 ocurrido el 15.11.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0049/2006
OCURRIDO EL DÍA 15.11.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por mensaje de texto de telefonía móvil que se había producido el arrollamiento en paso a nivel de un vehículo automóvil resultando fallecido el conductor del mismo. El paso a nivel esta situado entre las estaciones de Cullera y Tavernes, provincia de Valencia, en el punto kilométrico 28,363 de la Línea Silla-Gandía, 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: paso a nivel de clase C, entre las estaciones de Cullera y Tavernes, sito en el punto kilométrico 28,363.

Línea: Silla-Gandía.

Provincia: Valencia.

Día/Hora: 15.11.06/08:50.

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

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

Un vehículo automóvil marca Opel Corsa con matrícula V-8284-CK resultó arrollado por el tren de Cercanías nº 24215 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por 3 vehículos con 169 toneladas, motor 447.017, el día 15 de noviembre de 2006 a las 08 horas y 50 minutos en el paso a nivel de clase C ubicado entre las estaciones de Cullera y Tavernes, en el punto kilométrico 28,363 de la línea Silla-Gandía.

El citado vehículo se introdujo en el paso a nivel por el lado derecho (sentido de la marcha) sorteando la semibarrera del paso a nivel, encontrándose éste protegido con señalización luminosa y semibarreras.

El único ocupante del vehículo resultó fallecido, un varón de 66 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El técnico de la Jefatura Técnica de Operaciones de Valencia, nombrado jefe delegado del accidente.

- El maquinista del tren 24215.
Jornada día de la incidencia: inicio a las 06:00 horas. Finalización a las 14:11 horas.
Jornada 24 horas anteriores: inicio a las 06:30 horas. Finalización a las 14:30 horas.
Jornada 48 horas anteriores: descanso.

3.3 DAÑOS MATERIALES

Daños a terceros: siniestro total del vehículo automóvil.

Daños en material móvil: desperfectos varios.

Daños en instalaciones: rotura del pedal y de la caja de conexiones del circuito de vía del paso a nivel y sueltas algunas grapas de sujeción de carril.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Jefe del CTC y éste a su vez al Puesto de Mando de Valencia que cursó aviso a los servicios de emergencia, bomberos, policía local y Guardia Civil de Cullera, a las Gerencias de Seguridad y Protección Civil de ADIF y RENFE, Mantenimiento de Infraestructura y Jefatura Técnica de Operaciones de Valencia.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos e inspección de las instalaciones del paso a nivel.



La Guardia Civil realizó in situ al maquinista la prueba de control de alcoholemia, con resultado negativo (0,00mg/l). Posteriormente y a su llegada a Valencia se repite este control (en el Gabinete Sanitario de ADIF) dando de nuevo resultado negativo (0,00mg/l).

A las 10 horas y 45 minutos los bomberos liberan el vehículo de debajo del tren.

A las 11 horas y 10 minutos se autorizó al levantamiento del cadáver.

A las 12 horas y 35 minutos se restableció la tensión y quedó libre la vía.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron unos retrasos de 201 minutos acumulados en 16 trenes de Cercanías.

El tren 24215 estuvo detenido en el paso a nivel un total de 120 minutos.

Renfe estima los retrasos en 246 minutos acumulados en 29 trenes de Cercanías. Además de 4 trenes de Cercanías suprimidos, entre ellos el accidentado, cuyos viajeros fueron trasbordados en autobuses.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Funcionamiento del paso a nivel.

Por parte del personal de Mantenimiento de infraestructura y de Seguridad de ADIF, se realizaron las comprobaciones de apertura y cierre de semibarreras, señalización acústica y luminosa, resultando todas de conformidad. Se señala asimismo el hecho de que del conjunto de dos focos del lado derecho solo uno de ellos funcionaba adecuadamente.

3.5.2. Inspección del paso a nivel.

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

3.6.2.1. Visibilidad.

Del estudio de visibilidades se desprende:

- Por el lado derecho de la vía (por donde accedía el vehículo): 800 metros a la derecha y 800 metros a la izquierda.
- Por el lado izquierdo de la vía: 800 metros a la derecha y 800 metros a la izquierda.

3.6.2.2. Señalización.

Dispone de la señalización ferroviaria reglamentaria.



Dispone de la señalización el camino reglamentaria (propiedad del municipio de Cullera).

3.6.3. Velocidad del tren.

Se procedió a la extracción y al análisis del registro estático de la UT 447.017 (tren nº24215), del que se desprende que circulaba a una velocidad de 117 km/h., siendo la velocidad máxima permitida en ese tramo de 120 km/h.

3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

De la ficha de toma de declaración realizada al maquinista el 15.11.06, se extracta lo siguiente: *"...Cuando estaba llegando al paso a nivel, a unos 5 o 10 metros, veo a un coche que invade la vía por mi lado derecho, inmediatamente hago uso simultaneo del silbato y del freno, no pudiendo evitar el arrollamiento ya que el coche no se detuvo. Las semibarreras estaban bajadas y el coche entró por la parte izquierda del camino..."*

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 situado en el punto kilométrico 28,363 de la línea Silla-Gandía en su intersección con el camino de Barranquet dentro del municipio de Cullera. El bloqueo es banalizado en vía única electrificada con control de tráfico centralizado.
- El paso dispone de un momento de circulación de $(165 \times 70,55) = 11.640$, siendo de clase C, estando dotado de semibarreras automáticas, señalización acústica y luminosa.
- Del acta de verificación del funcionamiento del paso a nivel se desprende que su funcionamiento era correcto.
- El paso a nivel pertenece al municipio de Cullera, estando ubicado en plena vía fuera del núcleo urbano de Cullera, en un entorno rural.
- La traza en el paso a nivel es en recta por los que se constata la buena visibilidad del paso a nivel, no disminuyendo por las buenas condiciones atmosféricas el día del accidente.
- La línea dispone de un vallado metálico por su margen derecha.
- La ordenación del tráfico de carretera en su acceso al paso a nivel, se realiza por dos caminos de firme de asfalto que confluyen en él, estando ambos separados por una isleta y la señalización vertical de paso a nivel en el firme.



- Se constata que el tren nº 24215 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- De la prueba de control de alcoholemia realizada al maquinista se constata que se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función. Se dispone de la declaración del maquinista realizada a la Guardia Civil.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES.

- Se contabilizan daños en el material móvil de 11.668,90 euros (se desprende del informe particular de RENFE) y en las instalaciones pendientes de valorar.
- En la actualidad se encuentra en fase de redacción de proyecto a realizar por el administrador de la infraestructura, para la supresión del paso objeto del accidente y sustitución por un paso superior.
- Según se aprecia en el reportaje fotográfico del informe particular de ADIF, el vehículo presuntamente se saltó la isleta de ordenación del tráfico y estando la semibarrera abatida accede al paso a nivel por sentido contrario al normal de circulación.

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, "*Teniendo en cuenta que el funcionamiento de las instalaciones del paso a nivel fueron correctas, dada la hora en que se produjo el accidente, a las 08,50, tratándose de un día soleado y con perfecta visibilidad, se considera que la causa del accidente fue por imprudencia del conductor del automóvil que intentó sortear las semibarreras del paso a nivel, no percatándose de la proximidad del tren*".

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos obtenidos, se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión indebida de las vías férreas en el paso a nivel de clase C del punto kilométrico 28,363 de la línea Silla-Gandía, por el conductor del vehículo automóvil.



7. RECOMENDACIONES

Aunque se constata el correcto funcionamiento de las instalaciones del paso a nivel; es decir, el abatimiento de la semibarrera al paso del tren 24215; se estima conveniente recomendar que se incida en el correcto mantenimiento de la señalización luminosa.

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, 13 de abril de 2006.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,