



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 21/2006 ocurrido el 16.05.2006*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0021/2006  
OCURRIDO EL DÍA 16.05.2006



## 1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó el pasado 17 de mayo, que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en el paso a nivel de la estación de Vilarreal, en el punto kilométrico 62,363, de la Línea 600 Valencia-Tarragona, en la provincia de Castellón, 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 de acuerdo con el citado artículo.

De conformidad con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 31 de marzo de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: paso a nivel clase C en la estación de Vilarreal sito en el punto kilométrico 62,363 de la Línea 600 Valencia-Tarragona.

Municipio: Vilarreal. Provincia: Castellón.

Día/Hora: 16.05.06/23:01.

Tipo de bloqueo: BAD.

## 3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular y en el informe de recogida de datos 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

El tren de Larga Distancia nº 1501 del operador ferroviario RENFE, compuesto por la locomotora 258.065 y 11 vehículos, que efectuaba recorrido con origen en Barcelona y destino Valencia, detuvo su marcha en el paso a nivel del P.K. 62,363 de la estación de Vilarreal, a consecuencia del arrollamiento de una persona que resultó fallecida en el acto.

La víctima era un varón de 52 años.



### 3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 1501.  
Jornada del día del accidente: de 15,40 h. a 23,40 h.  
Jornada del día 15 de mayo: descanso.  
Jornada del día 14 de mayo: de 13,40 h. a 18,08 h.

### 3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

### 3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al jefe de circulación, que a su vez puso el suceso en conocimiento del puesto de mando de Valencia, el cual cursó aviso a las Gerencias Territoriales de Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE, servicios internos de ADIF y RENFE, así como a los servicios de emergencia.

Personal de ADIF, acudieron al lugar del suceso para realizar la recogida de datos así como inspeccionar el punto del arrollamiento.

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

A las 00 horas y 15 minutos se personó la Autoridad Judicial autorizando el levantamiento del cadáver a las 01 horas y 15 minutos.

### 3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Intercepción de las dos vías generales desde las 23 horas y 03 minutos y las 00 horas y 05 minutos que se establece la circulación por vía par.

Por tanto, se produjeron 158 minutos de retrasos acumulados en 2 trenes de viajeros y 23 en un tren de mercancías.

### 3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

#### 3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento es en casco urbano, tramo en recta con buena visibilidad en ambos sentidos e iluminado.



Es un paso a nivel de clase C, incluido en el enclavamiento de la estación y que estaba funcionando correctamente con la semibarreras bajadas y la sonería y señales luminosas funcionando. No dispone de paso peatonal.

El informe de ADIF adjunta la ficha del paso a nivel de fecha 26.01.06.

### 3.6.2. Velocidad del tren.

Según la memoria estática de la locomotora, y no teniendo parada el tren en la estación de Villarreal, el tren circulaba a 138Km/h, siendo su velocidad máxima permitida de 140Km/h.

### 3.7 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado en Valencia a 17 de mayo de 2006 se extracta lo siguiente: *"...al paso por la vía 1 de Villarreal, en el paso a nivel con barreras automáticas del kilómetro 62,363 una persona, varón de mediana edad, se disponía a cruzar desde la vía 4 y 2 hacia la vía 1al otro lado de las vías y tras percibirse de la proximidad del tren las señales acústicas, se detuvo, meditando cruzar, cosa que intentó, siendo inevitable el arrollamiento..."*

## 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 de clase C de la estación de Villarreal, sito en la intersección del Camino de Jedre y la línea de ferrocarril Valencia-Tarragona en su P.K. 62,363. La titularidad del camino pertenece a la Administración autonómica.
- En el mismo tramo existe otro paso a nivel ubicado en el P.K. 62,902, distante 539 metros.
- El paso cuenta con un momento de circulación de (2548 autos \* 122,54trenes) = 312.234 vehículos/día. No dispone de paso peatonal.
- El firme del paso es entablonado en regulares condiciones de mantenimiento.
- La estación de Villarreal dispone de las siguientes instalaciones:
  - Pasos a nivel ya mencionados.
  - Paso entre andenes entarimado.
  - No dispone de paso a distinto nivel ni para usuarios ni para peatones.



- Se constata la buena visibilidad del paso.
- Según se desprende de ambos informes, el funcionamiento de las instalaciones de seguridad asociadas al paso a nivel era correcto.
- Dispone de señalización tanto de carretera como de vía reglamentaria según la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001.
- Se constata que el tren 1501 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones 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 imprudencia de la víctima, que cruzaba de forma rápida sin respetar las indicaciones semibarreras bajadas y las señales acústicas y luminosas*".

A su vez, la empresa ferroviaria RENFE informa que: "*Se estima que la causa del accidente fue por imprudencia de la persona arrollada, que a pesar de la proximidad del tren y de estar las semibarreras bajadas y luciendo los focos de aviso a los usuarios del camino y del insistente uso del silbato por parte del maquinista, continuó cruzando las vías*".

Ambas conclusiones son coincidentes tanto en la causa del accidente, como en apreciar el correcto funcionamiento de las instalaciones del paso a nivel, y son coherentes con los datos obtenidos en la investigación del accidente.

## **6. CONCLUSIONES**

El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por el paso a nivel mientras éste se encontraba cerrado.

## **7. RECOMENDACIONES**

Las obras de ejecución del Corredor Mediterráneo de Alta Velocidad ocasionarán el cierre de los pasos a nivel existentes, por lo que no se estima necesario formular ninguna recomendación en particular.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 21/2006 ocurrido el 16.05.2006*

*Informe definitivo*

## 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 no se estima necesario formular recomendaciones definitivas.

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