



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0016/2007 ocurrido el 30.03.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0016/2007
OCURRIDO EL DÍA 30.03.2007



1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó que se había producido el arrollamiento de un automóvil con el resultado de una persona fallecida y dos personas heridas graves, en el paso a nivel situado en el punto kilométrico 4/465, entre las estaciones de El Rebollar y Utiel, de la Línea 310 Aranjuez - Valencia, en la provincia de Valencia, 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 1 de marzo de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Paso a nivel situado en el punto kilométrico 4/465 entre las estaciones de El Rebollar y Utiel de la Línea 310 Aranjuez – Valencia.

Provincia: Valencia.

Día/Hora: 30.03.07/17:25.

Tipo de bloqueo: Bloqueo telefónico en vía única sin electrificar.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con la Orden Circular del 3/2004, el administrador de la infraestructura a través del Delegado territorial realizó la recogida de los datos básicos del accidente.

Según lo dispuesto en el Reglamento del Sector Ferroviario y en la Orden Circular 3/2004, una vez finalizada la investigación del accidente, el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria elaboraron su informe particular sobre el mismo que fue remitido al Técnico responsable de la Dirección General de Ferrocarriles según se menciona en el apartado primero del presente informe.

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

El tren de Media Distancia 4161 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por automotor 592225, 3 vehículos, 12 ejes, 70 metros y 137 toneladas, procedente de Cuenca y destino Valencia, detuvo su marcha tras haber arrollado un vehículo en el paso a nivel situado en el punto kilométrico 4/465 de la línea 310 Aranjuez - Valencia resultando del accidente una persona fallecida y dos personas heridas graves.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren.

Jornada previa efectiva en el día de la incidencia: 2 horas y 24 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 6 horas y 14 minutos (incluyendo descansos).

Jornada 48 horas anteriores: Descanso.

3.3. DAÑOS MATERIALES

Se produjeron daños de escasa consideración en quitarreses y chapa.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

Al aproximarse al paso a nivel situado en el punto kilométrico 4/465 el maquinista observa un automóvil que circula por un camino paralelo a la vía, hace uso del silbato dada la proximidad del paso, pese a lo cual el vehículo irrumpe en el paso a nivel, accionando los sistemas de frenado de emergencia del tren, no pudiendo evitar el arrollamiento.

Una vez detenido el tren, el maquinista confirma el arrollamiento e informa al Puesto de Mando de Valencia.

El Puesto de Mando de Valencia cursa aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF, Gerencia Territorial Levante de Seguridad en la Circulación de ADIF, Gerencia Territorial Este de Seguridad en la Circulación de RENFE OPERADORA, Gerencia de Cercanías de Valencia y Murcia, Gerencia de Media Distancia de Valencia y Madrid, y servicios de emergencia.

Las dos personas que resultaron heridas de carácter grave son evacuadas al Hospital Comarcal de Requena y al Hospital la Fe de Valencia.

El Gerente Territorial de Levante realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista en Utiel a las 19:15 horas con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 19:55 horas se levanta el cadáver, consiguiendo liberar el vehículo de los bajos del tren y retirarlo de la vía a las 20:20 horas.

El tren queda detenido en el punto kilométrico 4/225 hasta las 20:25 horas que retrocede a El Rebollar.



El tráfico ferroviario queda interrumpido hasta las 20:50 horas.

3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 3 horas y 25 minutos, desde las 17:25 horas del día 30 de marzo hasta las 20:50 horas del mismo día, lo que produjo la supresión de dos trenes de Media Distancia, el tren 4161 implicado en los hechos, y el tren 8164. Asimismo provocó un retraso de 96 minutos al tren 4163.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El punto donde se produjo el accidente es el paso a nivel situado en el punto kilométrico 4/465 de la Línea 310 Aranjuez – Valencia en un tramo de vía recto y llano.

El paso a nivel se encuentra correctamente señalizado.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el análisis de la memoria estática del automotor 592.225 se desprende que la velocidad en el momento de accionar el freno de emergencia era de 77 km/h.

La velocidad máxima en el tramo es de 110 km/h.

3.6.3. Visibilidad.

La visibilidad era muy buena, no existiendo trincheras ni otros elementos que disminuyeran la misma.

3.7. DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA.

Del parte de accidentes o incidencias del maquinista se extrae lo siguiente: *“Al aproximarse al paso a nivel citado, haciendo uso del silbato continuamente por la proximidad del mismo, al llegar a él, un vehículo se metió por la parte de la derecha del paso, accionando de forma inmediata la seta de urgencia del tren y efectuando parada inmediata arrollando al coche en la caja de la vía, quedando detenido a unos 200 m.”*

A. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

A.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 P.K. 4/465 de la Línea 310 Aranjuez – Valencia, en un tramo de vía recto y con buena visibilidad.
- Se trata de un tramo ferroviario que discurre en vía única sin electrificar en bloqueo telefónico.
- La carretera presenta la señalización reglamentaria.
- El arrollamiento se produjo de día y las condiciones meteorológicas eran buenas.
- El tren de Media Distancia 4161 circulaba en todo caso a una velocidad menor de la máxima permitida de 110 Km/h.
- 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 elaborado por Adif concluye *“Se estima imprudencia de la conductora, que no respeta la señal de Stop y que intentó cruzar sin apercibirse de la proximidad del tren”*

El elaborado por Renfe concluye *“Incumplimiento de las Normas de Seguridad Vial de la conductora del automóvil al no respetar las señales del PN, incumpliendo los artículos 95 y 96 del Capítulo IX: Cruce de Pasos a Nivel, Puentes Móviles y Túneles del Reglamento general de Circulación de la Dirección General de Tráfico”.*

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

6. CONCLUSIONES

El accidente tuvo su origen en la imprudencia de la conductora del vehículo, que sin apercibirse de la llegada del tren intentó cruzar por el paso a nivel.

7. RECOMENDACIONES

Estimamos conveniente recomendar:



- Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el respeto a las normas y señales de circulación, y en el correcto uso de las zonas de paso.
- Estudiar la posible supresión del paso a nivel, y en caso de no ser ésta viable, mejorar la protección del mismo mediante la instalación de señales luminosa y acústicas.

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 de la empresa ferroviaria respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 14 de septiembre de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,