



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0005/2009
OCURRIDO EL DÍA 22.01.2009
EN LA ESTACIÓN DE GAVÁ

De acuerdo con el R.D. 810/2007 del 22 de junio, en su Título III; artículo 21.6:
La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

1.	RESUMEN	3
2.	HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	3
2.1	SUCESO.....	3
2.2	CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	6
2.3	VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	7
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	7
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	7
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	7
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	8
3.3	NORMATIVA	8
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	8
3.5	INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	9
3.6	INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE	9
3.7	DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.....	10
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	10
4.1	DELIBERACIÓN.....	10
4.2	CONCLUSIONES	11
5.	RECOMENDACIONES	11



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

1. RESUMEN

El día 22 de enero de 2009, a las 07:03 horas, el tren de media distancia 30744, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que cruzaba las vías por un lugar no habilitado para ello, a la salida de la estación de Gavá.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo de la vía por la víctima, que cruzó cuando pasaba el tren 30744.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
Adif	05/09-1	Se recomienda el estudio del vallado de la vía por esa zona para evitar el tránsito de personas por lugares no autorizados para ello.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.01.09/ 7:03
Lugar: Estación de Gavá
Línea: 200 Barcelona Sants - Madrid Chamartin
Tramo: Castelldefels – El Prat de Llobregat
Provincia: Barcelona

El tren de media distancia 30744 de Renfe Operadora, procedente de Reus (lado Castelldefels) y con destino Barcelona, arrolla a una persona, a la salida de la estación de Gavá, que cruzaba las vías de izquierda a derecha en el sentido de la marcha del tren (lado montaña a lado mar). La víctima, que cruza la vía I detrás de un tren que se dirigía a la estación de Gavá, es arrollada cuando el tren 30744 circulaba por la vía II.

El maquinista, al ver a una persona en la caja de la vía, hace uso del silbato y del freno de emergencia pero no puede evitar el arrollamiento.



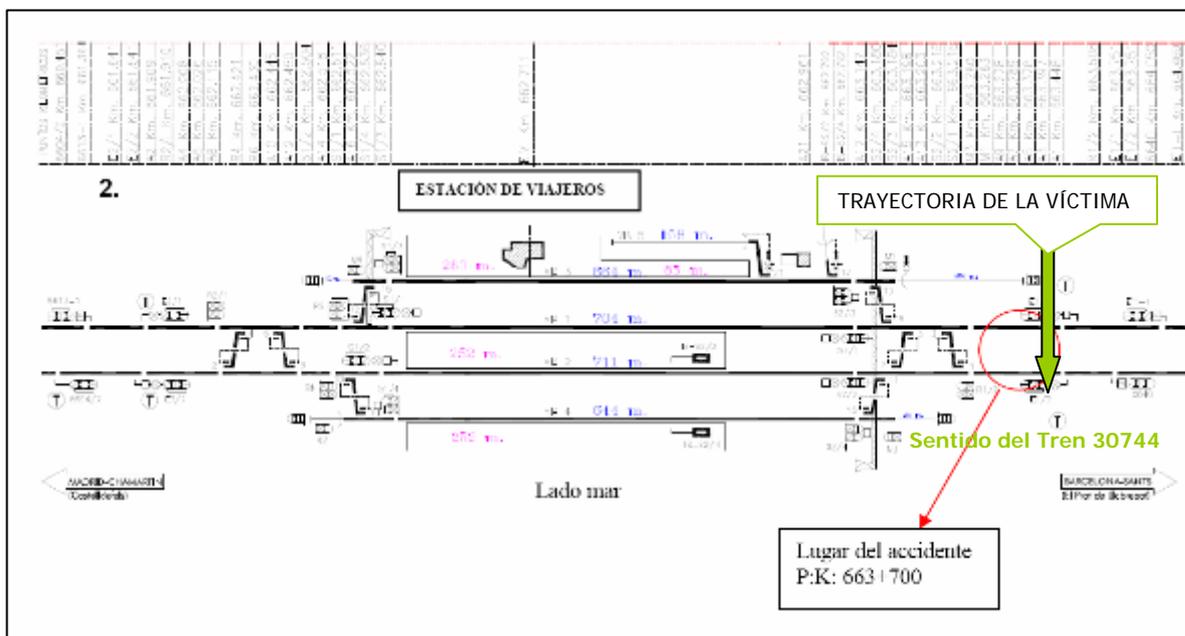
MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

Croquis del lugar del accidente



Punto kilométrico del lugar del accidente





MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final



Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 22 de enero a las 7:49 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona por el tren de media distancia 30744.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la competencia para la investigación de accidentes ferroviarios e incidentes a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación de Levante de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 01.04.09.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009*

Informe Final

- El Responsable de Seguridad de Renfe Operadora, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, entregó su informe particular del accidente el 20.04.09.

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

Personal ferroviario implicado

Por parte de Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren de media distancia 30744.

Matrícula: 9703315

Material rodante

- Tren de media distancia 30744 (UT 470070, 3 coches y 162 toneladas de masa remolcada).

Nº UIC: 967194700704.

Descripción de la infraestructura

Vía doble electrificada de ancho convencional, con bloqueo automático banalizado (BAB) y con control de tráfico centralizado (CTC).

La vía presenta un perfil horizontal y recto, siendo buena la visibilidad tanto para los maquinistas como para los posibles transeúntes.

Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

Plan de emergencia externo-interno

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Barcelona, desde donde se informa a Seguridad en la Circulación, Jefatura de Operaciones de Barcelona, Seguridad Corporativa, Logística de Infraestructura, resto de servicios afectados y operadores afectados. Igualmente, se informa del suceso a los Mossos D'Esquadra de Viladecans y a los servicios sanitarios.

A las 7:30 horas, los servicios sanitarios confirman que la víctima es cadáver.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

A las 8:43 llegan los servicios funerarios.

Alas 9:22 se persona el médico forense y se procede al levantamiento del cadáver.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

Víctimas mortales

Un hombre de 62 años.

Daños materiales

No se producen daños ni en el material rodante, ni en la infraestructura, ni en el medio ambiente.

Minutos perdidos

Resultan afectados diez trenes de larga distancia con un retraso total de 241 minutos; 23 trenes de media distancia con un retraso total de 697 minutos y 55 trenes de cercanías con un retraso total de 1424 minutos.

Los pasajeros del tren implicado en el accidente son trasbordados a otro tren, se suprimen 5 trenes y se desvían otros 4 trenes.

Intercepción de vía

Tras el suceso, se notifica marcha a la vista a todos los trenes, al paso por el punto del accidente.

La vía II estuvo interceptada desde las 7:03 hasta las 9:27 horas y la vía I lo estuvo entre las 9:27 y las 9:35 horas.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de noche y el tiempo era despejado.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 30744, se transcribe lo siguiente:

“Venía conduciendo en condiciones normales según el libro horario atento para realizar la parada prescrita en el apeadero de Viladecans, cuando de forma súbita observé a una persona que en ese momento estaba sobre la caja de la vía II. (esa persona venía cruzando del lado montaña a lado mar) no pudiendo evitar su arrollamiento a pesar de haber hecho en repetidas ocasiones uso del silbato, y accionar de forma inmediata el freno de emergencia. Una vez detenida la UT, lo notifiqué al P.M (.....)”



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009*

Informe Final

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista del tren 30744 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 07/03/08 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 03/03/05, de acuerdo con la normativa vigente.

3.3 NORMATIVA

Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Otras normas

Reglamento General de Circulación.

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006.

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006.

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Los equipos de seguridad del tren funcionaron correctamente.

Del registrador de seguridad se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a 68 km/h.

Según el libro horario del tren, la velocidad máxima permitida, al paso por el punto del arrollamiento, es de 140 km/hora; por lo que el tren circulaba por debajo de su velocidad máxima autorizada.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

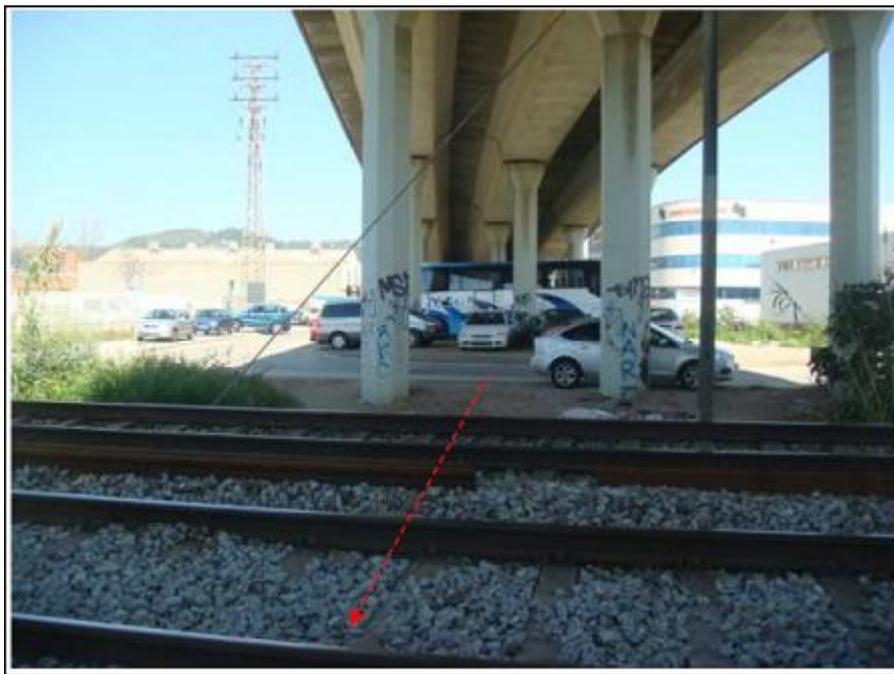
3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista:

- en el día del accidente: 1 hora y 26 minutos
- 24 horas anteriores: 4 horas y 52 minutos.
- 48 horas anteriores: 4 horas y 41 minutos

Al maquinista, el día del accidente, se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE



LUGAR DE DONDE PROVENÍA LA VÍCTIMA (Carrer del Ferrocarril)

El accidente se produce dentro de la estación de Gavá, a pocos metros de su señal de entrada por el lado Barcelona (lado montaña) y a un kilómetro del Edificio de Viajeros. En las proximidades se encuentra un paso superior carretero y un pontón que permite superar el cauce de una acequia. Es una zona industrial y poco transitada.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

Las vías, sentido ascendente de la kilometración de la línea, transcurren flanqueadas, por el lado izquierdo, por la calle Carrer del Ferrocarril y, por el lado derecho, por un camino de tierra que da acceso a unos campos de cultivo.



POR EL LADO, EXISTE UN CAMINO DE TIERRA Y DONDE SE OBSERVAN DIFERENTES ACCESOS A LA VÍA

La línea no se encuentra vallada, disponiendo a ambos lados de unas hileras de cañas altas y densas que actúan de barrera de separación con la calle y con el camino.

Aunque no es una zona de mucho tránsito, tras la visita realizada a la zona, se aprecia que el lugar del accidente es utilizado como paso vicioso.

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.

Según el sistema de información CIRTRA 2007 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Castelldefels – El Prat de Llobregat, tramo al que pertenece el paso a nivel donde sucede el accidente, es de 1.814, considerada como muy alta.

Estas circulaciones se desglosan en: 332 de larga distancia; 334 de media distancia; 1.134 de cercanías; 11 de mercancías y 3 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el P.K. 663,700, situado en la estación de Gavá (a un kilómetro del Edificio de Viajeros).



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

Del análisis del registrador de seguridad del tren se desprende que, el momento del accidente, el tren circulaba a una velocidad inferior a su máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, éste hizo uso del silbato y posteriormente, cuando se percató de la presencia de la víctima, actuó sobre el freno de emergencia; por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como la jornada de trabajo del maquinista cumplen lo establecido en las Disposiciones adicionales undécima y duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre): *Tasa de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Los equipos de seguridad del tren funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

Que la víctima accedió a la vía por el paso vicioso.

Que la víctima cruzara tras un tren que circulaba en sentido contrario al tren 30744 impidió que se percatase de la presencia de éste.

4.2 CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como los informes particulares de Adif y Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo de la vía por la víctima que cruzó cuando pasaba el tren 30744.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
Adif	05/09-1	Se recomienda el estudio del vallado de la vía por esa zona para evitar el tránsito de personas por lugares no autorizados para ello.

Madrid, 19 de mayo de 2009.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0005/2009
OCURRIDO EL DÍA 22.01.2009
EN LA ESTACIÓN DE GAVÁ



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0005/2009 ocurrido el 22.01.2009

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 19 de mayo de 2009, analizado el expediente nº 0005/2009 del accidente acaecido el 22.01.2009, en la estación de Gavá, de la línea 200 Barcelona Sants - Madrid Chamartín, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
Adif	05/09-1	Se recomienda el estudio del vallado de la vía por esa zona para evitar el tránsito de personas por lugares no autorizados para ello.

Madrid, 19 de mayo de 2009