



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Proposiciones No de Ley

PNL/001735-01

Proposición No de Ley presentada por los Procuradores Dña. María Belén Rosado Diago, D. José Ignacio Delgado Palacios, D. Manuel Mitadiel Martínez, D. David Castaño Sequeros y D. Luis Fuentes Rodríguez, para instar a la Junta a realizar un estudio en colaboración con ADIF sobre los puntos de peligrosidad en la red de estaciones y vías del tren para evaluar las medidas necesarias para aumentar la seguridad, para su tramitación ante la Comisión de Fomento y Medio Ambiente.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 2 de noviembre de 2017, ha admitido a trámite las Proposiciones No de Ley PNL/001712 a PNL/001737.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante las respectivas Comisiones de la Cámara.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la Sesión en que dichas Proposiciones No de Ley hayan de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, de conformidad con el artículo 64 del Reglamento.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 2 de noviembre de 2017.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Óscar Reguera Acevedo

LA PRESIDENTA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Silvia Clemente Muncio

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

María Belén Rosado Diago, José Ignacio Delgado Palacios, Manuel Mitadiel Martínez, David Castaño Sequeros y Luis Fuentes Rodríguez, Procuradores pertenecientes al Grupo Parlamentario Ciudadanos (C's) de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formulan a la Junta de Castilla y León la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante la Comisión:

En virtud de la legislación existente en materia de seguridad ferroviaria, concretamente, al amparo del 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, así como sus sucesivas modificaciones, recoge, en su artículo 7.1, que: "El Reglamento de Circulación Ferroviaria, establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes por la Red Ferroviaria de Interés General se realice de forma segura y eficiente".



Asimismo, en el artículo 9.2, referente al Sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, se afirma que: "Dicho sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el anexo II, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Asimismo, garantizará el control de los riesgos creados por la actividad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y, en su caso, tendrá en cuenta los riesgos derivados de otras actividades que puedan incidir en la circulación ferroviaria".

Precisamente, ya en el artículo 2 apartado c) del Reglamento, que consolida las definiciones terminológicas para este texto legal, reconoce que, como «Autoridad responsable de la seguridad» se entiende: "el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada".

Por desgracia, la falta de seguridad en muchas infraestructuras ferroviarias se traduce en noticias sobre pasajeros atropellados en sus desplazamientos dentro de las estaciones de toda España. La inexistencia de pasos soterrados o a nivel que permita canalizar los movimientos de viajeros pone en grave riesgo sus vidas y, en una gran parte de los accidentes registrados, las consecuencias son fatales.

Las estadísticas sobre este tipo de accidentes reflejan su relevancia, contándose por más de un centenar los arrollamientos registrados en los últimos 10 años, con un elevado número de víctimas mortales y heridos graves tras ser alcanzados por el paso de los trenes.

Estos trágicos hechos suelen tener un gran impacto mediático entre la población y ya han generado un movimiento social en torno a la mejora de la seguridad de los usuarios de las estaciones. A través de la plataforma de peticiones www.change.org, los familiares de una joven víctima de un atropello mortal en Álava el pasado año consiguieron sacar adelante una iniciativa popular para que el Ministerio de Fomento implementara medidas de seguridad en los pasos entre andenes. Esta petición recabó 318.000 firmas, un número que confirma la dimensión y concienciación de la sociedad civil para determinar a las Administraciones a asegurar la integridad de los viajeros. Ante la reacción social, Fomento afirma que abordará un estudio para comprobar los niveles de peligrosidad de estos accesos.

En Castilla y León existen varios puntos con especial siniestralidad en las infraestructuras ferroviarias de nuestra Comunidad. Recientemente, el pasado mes de junio, se registró una víctima mortal arrollada por un tren que cubría el trayecto Ávila-Valladolid al cruzar por una zona desprovista de las medidas de seguridad y autorización para su tránsito.

Así, durante el mes de marzo de 2017, un joven fue atropellado en Sahagún (León), al tener que atravesar las vías para acceder a un tren estacionado en un andén próximo. Un suceso similar se produjo a finales de enero de este mismo año en Zamora, donde otro usuario fue arrollado por el paso en un tren de alta velocidad a su paso por Linarejos (Sanabria) que cubría la línea entre Madrid y Galicia.

Como estos, ADIF cifra en 144 el número de casos que se han producido en toda España entre el 2007 y el 2016. Una estadística que se muestra demasiado frecuente en



las infraestructuras ferroviarias en todo el país, siendo uno de los servicios de transporte más utilizados por los ciudadanos.

Mientras, en la Recomendación técnica 5/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre cruces de la vía entre andenes para pasajeros, hasta la consolidación de la Instrucción Ferroviaria de Infraestructura (IFI), pendiente de ser redactada, se realiza un importante apunte sobre estas zonas.

Entendiendo que, según la entidad, por cruces entre andenes se comprenden "las intersecciones al mismo nivel entre un ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso a los andenes", AESF recomienda que estos puntos deberían existir bajo una tipología que cumpla los siguientes requisitos:

- Definitivos: cuando la velocidad máxima de circulación de los trenes sea igual o inferior a 40 km/h y además sea igual o inferior a la velocidad límite de visibilidad peatonal.
- Provisionales: por el tiempo estrictamente necesario para la realización de obras en los pasos superiores o inferiores existentes, o en caso de averías que imposibiliten el uso de esos.

Además, se incluye un apartado donde se recoge que estos cruces deberían contar con varias clases de equipamiento, destacando el "balizamiento pasivo en el suelo mediante bandas señalizadoras visuales, antideslizantes y táctiles" junto a "iluminación mayor que en el resto de los andenes". Como medidas complementarias, se añaden la inclusión de megafonía y teleindicadores, llegando a ser posible la atención de un "empleado del administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o habilitado por alguna de ellas, que autorizará el tránsito por él y acompañará a los usuarios cuando sea necesario".

Merece mención destacada la recomendación de que "a lo largo de los andenes, y en un lugar visible para los viajeros se instalen señales que indiquen 'Prohibido cruzar las vías'".

Finalmente, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considera que, dentro de las características de los cruces entre andenes:

- La pendiente del cruce entre andenes será tan reducida como sea posible, no superando, en ningún caso, el 4 %.
- La diferencia de altura máxima entre la superficie del cruce entre andenes y la cabeza del carril no superará 14 mm, siendo recomendable que estén situados a la misma cota.
- Serán diseñados de forma que la distancia horizontal entre el borde de la superficie del cruce entre andenes próximo al carril y el propio carro sea menos o igual a 75 mm y la distancia vertical sea menor o igual a 50 mm. El borde de la superficie del cruce entre andenes deberá cumplir con el gálibo de implantación de obstáculos en partes bajas definido en la Instrucción Ferroviaria de Gálibos (Orden FOM/1630/2015).

Por todo ello, y en consonancia con las recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el Grupo Parlamentario de Ciudadanos considera necesario el abordaje de esta problemática, que garantice, en el mayor equilibrio posible, la



accesibilidad y la seguridad de los viajeros en las estaciones de trenes de Castilla y León, reduciendo al mínimo estos sucesos.

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a realizar un estudio, en colaboración con el Ministerio de Fomento y ADIF, que analice los puntos de peligrosidad de la red de estaciones y vías de tren de Castilla y León, evaluando la necesidad de implementar las medidas oportunas que garanticen la seguridad de los usuarios, atendiendo a las recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En Valladolid, a 26 octubre de 2017.

LOS PROCURADORES,

Fdo.: María Belén Rosado Diago,
José Ignacio Delgado Palacios,
Manuel Mitadiel Martínez,
David Castaño Sequeros y
Luis Fuentes Rodríguez