



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/41342

26/11/2018

114337

AUTOR/A: ALONSO CANTORNÉ, Félix (GCUP-ECP-EM)

RESPUESTA:

En referencia a las actuaciones en materia de seguridad previas al soterramiento actualmente previstas en Montcada i Reixac hay dos proyectos que ya se encuentran en supervisión relativos a Nuevos vallados y Mejoras de Pasos a Nivel (PPNN).

Respecto a los procedimientos que se siguen por fallo del mecanismo de un paso a nivel, cuando Tráfico detecta en el Control de Tráfico Centralizado (CTC) o en mando local, mediante los sistemas de seguridad correspondientes, que no funcionan correctamente las instalaciones de señalización, lo comunica a Logística, que a su vez coordina la intervención con el personal de mantenimiento encargado de reparar las incidencias. Además, todos los trenes informan de cualquier anomalía que detectan en las instalaciones.

Por lo tanto, la información que tiene el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es prácticamente inmediata y se coordina y actúa con la máxima celeridad.

No existe en España ningún Paso a Nivel que no cumpla con la normativa de Seguridad Ferroviaria. En cuanto a la Seguridad Vial, esta es competencia del titular de la carretera que efectúa el paso, en este caso, del Ayuntamiento de Montcada i Reixac.

Los pasos cuya supresión está prevista en el año 2019 en Cataluña son:

LÍNEA	P.K.	TÉRMINO MUNICIPAL	ESTADO
Madrid-Barcelona	612/024	Roda de Bará (Tarragona)	En fase de estudio previo; el Ayuntamiento no acepta otra solución que no sea variante.



Barcelona - Massanet	48/254	Calella (Barcelona)	En fase de estudio previo, se ha enviado el proyecto al Ayuntamiento.
Barcelona - Massanet	51/118	Pineda de Mar (Barcelona)	En fase de estudio previo, se ha enviado el proyecto al Ayuntamiento.
Barcelona - Ripoll	14/489	La Llagosta (Barcelona)	En fase de estudio previo, se ha enviado el proyecto al Ayuntamiento.
Tarragona-Barcelona-Francia	148/000	Llinars del Vallés (Barcelona)	En fase de estudio previo, se ha enviado el proyecto al Ayuntamiento.
Ripoll - Puigcerdá	13/805	Ribes de Freser (Gerona)	En fase de estudio previo, se ha enviado el proyecto al Ayuntamiento.

Además, hay que destacar otras actuaciones de supresión que se encuentran ya en marcha, en distintas fases administrativas:

1. Obras del Proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del p.k. 36/181 de la línea Barcelona-Ripoll. Término municipal de La Garriga. Adjudicadas y pendientes de la firma del contrato.
2. Obras del Proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel del p.k. 25/268 y p.k. 26/540 de la línea Barcelona-Ripoll. Término municipal de Granollers. Obra pendiente de la definición por parte de Endesa de su línea de media tensión.
3. Proyecto de construcción de supresión de los pasos a nivel del p.k. 36/434 y 37/492 de la Línea Barcelona-Ripoll. Término Municipal La Garriga. Pendiente de licitación de la obra.
4. Proyecto de las Obras de supresión de los pasos a nivel del pk. 269/872 de la I/ Valencia-Tarragona y del pk. 97/807 de la I/ Lleida- Reus-Tarragona. Término municipal de La Canonja. Proyecto aprobado.
5. Proyecto de mejora de accesibilidad y paso inferior en la Estación de Montcada-Ripollet, que incluirá la supresión del paso a nivel peatonal adyacente a la salida de la Estación dirección Vic de la línea Barcelona-Ripoll. En redacción.



6. En el año 2017 y en el 2018 se produjeron 9 y 22 incidencias, respectivamente, en los diferentes PPNN de Montcada i Reixac, según la siguiente tabla:

PPNN	2017	2018
PPKK 118/533	6	14
PPKK 118/739	3	7
PPKK 12/564	0	1
Total	9	22

El desglose en función de la causa se puede ver en la siguiente tabla:

CAUSAS DE LAS AVERÍAS	2017	2018	%
Autonormalizada	2	11	41,94%
Averías del PPNN por causas ajenas a la instalación	2	5	22,58%
Averías propias de la instalación	5	6	35,48%
Total	9	22	

Las averías autonormalizadas son incidencias de las que no se conoce la causa, ya que cuando el personal de mantenimiento llega al lugar de la incidencia el PPNN ya funciona correctamente, siendo una causa recurrente la presencia de personas apoyadas o manipulando la barrera.

Las averías por causas ajenas recogen las incidencias por vandalismo, golpes de vehículos a la barrera, viento, obras que provocan daños en las instalaciones, etc...

Y finalmente las averías propias son las que se producen por fallos en los componentes del propio PPNN.

A la vista de los datos anteriores se puede apreciar que las causas de las incidencias en los PPNN son diversas, no pudiendo en ningún caso asociarse a un mantenimiento deficiente; ADIF realiza el mantenimiento necesario para el perfecto funcionamiento de estas instalaciones.

Por último, todo fallo en el funcionamiento de un Paso a Nivel, obliga a que la circulación ferroviaria se realice con otros medios alternativos (comprobaciones visuales por parte del personal de conducción y circulación) que están diseñados para garantizar en todo momento la seguridad del tráfico ferroviario y el de vehículos usuarios de los PPNN.

Madrid, 19 de febrero de 2019