



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 16/2006 ocurrido el 07.04.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0016/2006
OCURRIDO EL DÍA 07.04.2006



1.- ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó que se había producido el arrollamiento de un joven resultando fallecido el mismo, a unos 230 metros del paso a nivel de la estación de Villena, en el punto kilométrico 395,415 de la Línea Madrid-Alicante, en la provincia de Alicante, 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: Entrada estación de Villena, en el punto kilométrico 395,415 de la Línea Madrid-Alicante.

Trayecto: Caudete-Villena.

Provincia: Alicante.

Día/Hora: 07.04.06/22:55.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático de vía única con CTC.

3.-RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif y en el informe de recogida de datos, 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 Larga Distancia nº 15196 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 252035 y 18 vehículos con masa remolcada de 312 Tm., a la altura de la señal de entrada E-2 de la estación de Villena, a unos 230 metros del paso a nivel de la citada estación, detuvo su marcha a las 22 horas y 55 minutos en el punto kilométrico 395/415 de



la línea Madrid-Alicante, por haber arrollado a un joven que se encontraba en las proximidades de la vía.

La víctima era un varón de 15 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 15196.

3.3. DAÑOS MATERIALES.

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al jefe del CCR que a su vez comunicó el suceso al Puesto de Mando de Valencia que cursó el Plan de Emergencia Interior.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos, quedando el cadáver custodiado por la Policía Local.

No se pudo realizar la prueba de alcoholemia al maquinista debido a no existir ningún agente en el territorio. Al recabar al día siguiente el registro de dicho control, se consideró que no aportaría nada dicha prueba, por lo que no se realizó.

A las 23 horas y 15 minutos llegó el servicio sanitario, que notificó el fallecimiento del joven a las 23 horas y 30 minutos.

A las 23 horas y 55 minutos se personó la Autoridad Judicial, no autorizando a reanudar la marcha del tren hasta las 00:38h.

3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

Se produjo un retraso de 105 minutos en un tren de viajeros Larga Distancia.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento se encuentra en el casco urbano de Villena, a 230 metros del paso a nivel de la estación del municipio sita en el PK 325,615.

La vía discurre en recta y con buena visibilidad en ambos sentidos.



El lado izquierdo dispone de un cerramiento de 465 metros, con una zona de viviendas y un recinto ferial. Se contabilizan 3 pasos viciosos.

El lado izquierdo, lugar donde se produjo el arrollamiento, dispone de un cerramiento de 230 metros, siendo un lugar de reunión frecuente de jóvenes.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el registro de la memoria estática del automotor, el tren que tiene parada prescrita en Villena, tenía en el momento del arrollamiento una velocidad de 85Km/h, siendo la velocidad máxima de 160 Km/h.

3.7. OTROS DATOS

En el parte de accidentes e incidencias elaborado por el maquinista con fecha 08.04.06 se extracta lo siguiente: *"...al aproximarme al p.k. 395,400, veo a una persona de pie sobre el balasto de la bancada de la vía cerca del carril derecho, por lo que hago uso del silbato varias veces y simultáneamente actúo sobre el freno de emergencia del tren, oyendo al pasar junto a ella un golpe en la locomotora..."*

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1. CONSIDERACIONES

De la toma de datos mencionada en el apartado anterior se desprende que:

–El tramo férreo donde se produjo el arrollamiento discurre en vía única electrificada, en traza recta y a lo largo del núcleo urbano del municipio de Villena.

–Ambas márgenes de línea se encuentran protegidas mediante un vallado metálico, en defectuoso estado de conservación, habiendo roturas en varios puntos del mismo. El lugar por tanto, es un paso vicioso para personas que cruzan la vía de forma irregular.

–Se constata la buena visibilidad en la zona del arrollamiento en condiciones diurnas, aunque a la hora del arrollamiento la nocturnidad disminuye la misma.

–Se constata que la velocidad de circulación del tren era inferior a la máxima permitida.

4.2. OTROS DATOS

–Del informe particular de ADIF se extracta que la persona caminaba por la banqueta de la vía con un MP3 con los auriculares en uso.



5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES INCLUIDAS EN LOS INFORMES PARTICULARES DEL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

Adif : *"Se estima imprudencia de la víctima, que fue arrollada al transitar por lugar no permitido y no percatarse de la llegada del tren".*

Renfe: *"El lugar donde ocurrió el accidente no es un punto autorizado para el tránsito de personas, ni existe paso a nivel, ni paso de peatones, estando vallado el lado izquierdo de la vía en el sentido de la marcha del tren (lado población), pero con roturas que permiten el acceso de personas a la vía.*

A lo largo del tramo vallado existen varios puntos con agujeros que permiten el tránsito de personas y son utilizados como pasos viciosos para cruzar o transitar la vía.

Se estima que la causa del accidente fue por imprudencia de la persona arrollada, la cuál caminaba en unión de otras cuatro personas por la banqueta de la vía, próxima al carril derecho en el sentido de la marcha del tren y de espaldas a éste, con auriculares en los oídos, que posiblemente le impidieran escuchar el silbato de la locomotora que insistentemente accionaba el Maquinista, por lo que no se percató de la presencia del tren y por lo tanto no se retiró de la vía, como así hicieron los otros cuatro miembros del grupo.

No obstante, se considera como causa coadyuvante la falta de conservación del vallado existente, en la cuál existen varios puntos con agujeros que permiten el acceso a la vía.

Como se puede observar son coincidentes ambas conclusiones entre sí, y consistentes con los datos recogidos por el Administrador de la infraestructura.

6. CONCLUSIONES

De acuerdo con lo expresado en el párrafo anterior, todos los datos disponibles apuntan que la víctima fue arrollada por el tren nº15196 al transitar por la vía o cruzar la misma indebidamente.

7.RECOMENDACIONES

Una vez constatado la existencia de pasos irregulares en el tramo de línea que discurre por el municipio de Villena, el continuo tránsito de personas que acceden a la vía por estos pasos y estando además de acuerdo con las recomendaciones del administrador de la infraestructura, estimo conveniente se procediera a la reparación del vallado actual, reforzando éste en las zonas de mayor tránsito mediante la ejecución de un vallado perimetral que aumente la seguridad.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 16/2006 ocurrido el 07.04.2006

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 de la propuesta de informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 2 de febrero de 2007.

El Técnico responsable de la
investigación del accidente.