



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 0048/2006 ocurrido el 07.10.2006

Informe provisional

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0048/2006
OCURRIDO EL DÍA 07.10.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por mensaje de telefonía móvil que se había producido el arrollamiento de una persona resultando herida grave en primera instancia y falleciendo posteriormente la misma. El accidente se produjo en el apeadero de Sant Ildefons de Cornellá, en el punto kilométrico 93,900 de la Línea 240 Sant Vicenç de Calders-L´Hospitalet de Llobregat, en la provincia de Barcelona, 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. Investigación que tendrá como finalidad determinar sus causas y formular recomendaciones para reducir los riesgos en el transporte ferroviario de acuerdo con el artículo 112 del citado Reglamento. Reglamento que traspone parcialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que en su Artículo 19 circunscribe la investigación a la mejora de la seguridad, y en ningún caso a la determinación de culpas o responsabilidades.

De conformidad también con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de septiembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Apeadero de Sant Ildefons de Cornellá (sin servicio comercial) en el punto kilométrico 93,900.

Línea: 240 Sant Vicenç de Calders-L´Hospitalet de Llobregat.

Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 07.10.06/06:33.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático banalizado con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de ADIF que en ausencia del informe de recogida de datos incluye los datos significativos del accidente y que además



es concordante con el informe particular de RENFE, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

Una persona que cruzaba las vías a la altura del apeadero de Sant Ildefons de Cornella, actualmente sin servicio comercial, resultó herida grave como consecuencia de su arrollamiento por el tren de Cercanías nº 18304 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la U.T. 447103II efectuando el trayecto de Martorell a Tarrasa, el día 7 de octubre de 2006 a las 06 horas y 33 minutos en dicho apeadero punto kilométrico 93,900 de la línea 240 Sant Vicenç de Calders-L´Hospitalet de Llobregat.

La víctima; varón de 80 años, resultó herida grave, falleciendo en el hospital de Bellvidge unos días más tarde.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 18304.
Jornada día del incidente: inicio a las 05:34 horas y finalización a las 07:08 horas.
Jornada día anterior: inicio a las 13:06 horas y finalización a las 19:38 horas.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al Puesto de Mando y una vez detenido el tren, solicitó por megafonía la ayuda de algún viajero sanitario. Se presentó un ATS que junto con el maquinista se quedaron con el herido hasta la llegada de la ambulancia.

Por su parte, el puesto de mando avisó a los servicios de emergencia, Seguridad Corporativa, Operador de Cercanías, Jefatura de Operaciones de Barcelona, Logística y Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noreste de ADIF y RENFE respectivamente.

Agentes de Adif se personaron en el apeadero procediendo a la toma de datos, inspección del lugar del arrollamiento, toma de declaración al maquinista y realización de la prueba de control de alcoholemia.

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/1000ml).



A las 07 horas y 08 minutos la policía autorizó al tren 18034 a reanudar su marcha.

A las 07 horas y 30 minutos el herido fue evacuado al hospital de Bellvitge.

A las 08 horas y 05 minutos la circulación se reanudó en condiciones normales.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Resultaron afectados 12 trenes de Cercanías con un 154

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática del tren 18304, en el momento del accidente el tren circulaba a una velocidad de 69 km/h, siendo la máxima velocidad permitida de 100 Km/h.

3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

De la toma de declaración realizada el 7 de octubre en Barcelona se extracta lo siguiente:

“Cuando salí del túnel de Cornellá, empecé a divisar la recta que hay antes del antiguo apeadero de San Ildefonso, en ese momento veo a una persona que pasaba con dificultad, del lado montaña al lado mar por el centro de ese apeadero. En ese instante apliqué el freno de urgencia e hice uso repetido del silbato, viendo como la persona subió al andén del lado del mar y se quedó parado sin librar gálibo por donde el tren pasaba, dándole un golpe que hizo que la persona cayera en el propio andén ...”

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

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

- El tramo de vía donde se produjo el arrollamiento se ubica en plena vía en el P.K. 93,900 de la línea 240 Sant Vicenç de Calders-L´Hospitalet de Llobregat. Es una línea que discurre en vía doble electrificada y con bloqueo automático banalizado con control de tráfico centralizado.
- El lugar del arrollamiento fue en el antiguo apeadero de San Ildefonso de Cornellá, que actualmente se encuentra fuera de servicio ferroviario. Éste disponía de dos andenes y de un paso entarimado entre andenes que se suprimió.



- La traza discurre a la salida del túnel de Cornellá en recta.
- El tramo ferroviario se ubica fuera de núcleo urbano, no disponiendo de vallado continuo perimetral de línea, existe un vallado parcial que se ubica a lo largo del antiguo apeadero.
- Se constata que el tren nº18304 circulaba a una velocidad inferior a la máxima prescrita.
- De la ficha de control de alcoholemia se constata que el maquinista se encontraba apto 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 ADIF concluye *"El accidente se produce por realizar un tránsito indebido, no pudiendo evitar el maquinista el golpear a la persona."*

Por su parte la empresa Renfe concluye, *"La persona arrollada de 80 años de edad cruzaba las vías generales por el apeadero sin servicio de Sant Ildefons y se movía con dificultad según las manifestaciones del maquinista del tren afectado. A dicha hora todavía era de noche (06:33 horas) con lo que la visibilidad no era buena. El maquinista al darse cuenta del tránsito de la persona cruzando las vías realiza la aplicación del freno del tren, no pudiendo evitar golpear a la persona afectada cuando esta ya se encontraba subiendo al andén de la vía II"*.

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

6. CONCLUSIONES

Se estima que el accidente tuvo su origen en el tránsito indebido sobre las vías generales del apeadero de Sant Ildefons (sin servicio comercial), ya que la víctima trataba de cruzar las vías no teniendo suficiente tiempo para librar el gálibo del tren al subirse al andén, resultando golpeado.

7. RECOMENDACIONES

Se recomienda el inhabilitar el rebaje de andén que daba acceso al paso entarimado suprimido, y la ejecución en su caso del vallado perimetral en el entorno del apeadero que disuada de su uso como alternativa al paso superior existente en la zona.



Asimismo estimo conveniente recomendar que se impulsen campañas de sensibilización a la ciudadanía en los medios de comunicación, enfatizando la prohibición del tránsito y cruce indebido por las líneas de ferrocarril.

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

Madrid, 13 de abril de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,