



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 26/2006 ocurrido el 09.06.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0026/2006
OCURRIDO EL DÍA 09.06.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó a través de mensaje de texto de telefonía móvil el pasado 9 de junio, que se había producido el arrollamiento de dos personas resultando fallecida una de ellas y herida grave la otra, en el punto kilométrico 9,550 situado entre las estaciones de San Cristóbal de Los Angeles y San Cristóbal Industrial, de la Línea 300 Madrid Atocha-Valencia Nord, en la provincia de Madrid, 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 15 de mayo de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Plena vía, entre el apeadero de San Cristóbal de los Ángeles y la estación de San Cristóbal Industrial, en el punto kilométrico 9,600 de la Línea 300 Madrid Atocha-Valencia Nord.

Provincia: Madrid.

Día/Hora: 09.06.06/18:08.

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 de informe de recogida de datos incluye los datos significativos del accidente y 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 de Larga Distancia Alaris nº 1184 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por el automotor 490.004, que efectuaba recorrido con origen en Madrid y destino Castellón de La Plana, detuvo su marcha en vía G4 del trayecto San Cristóbal de Los Angeles a San Cristóbal Industrial, después de rebasar la señal de entrada E2 de la estación de San Cristóbal



Industrial, en el punto kilométrico 9,550 de la línea Madrid-Valencia Nord, como consecuencia del arrollamiento de dos personas.

El resultado del accidente fue el fallecimiento de uno de ellos quedando herido el segundo.

El herido era un varón de 32 años que requirió el traslado al hospital 12 de Octubre por el Samur.

La víctima era un varón de 41 años.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren 1184.

Jornada del día 09.06.06: Comienzo a las 17:00 horas y finalización a las 19:08.

Jornada del día 08.06.06: 6 horas.

Jornada del día 07.06.06: 6 horas.

El jefe delegado del accidente.

El portavoz de la información en el puesto de mando.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al Puesto de Mando, el cual cursó aviso a las Gerencias Territoriales de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe, servicios internos de Adif y Renfe, así como a los servicios de emergencia.

Agentes de Adif, acudieron al lugar del suceso para realizar la recogida de datos así como inspeccionar el punto del arrollamiento.

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

El tren 1184 estuvo detenido en el lugar del accidente a petición de la Autoridad Judicial hasta las 19 horas y 05 minutos. Posteriormente y a las 19 horas y 27 minutos la Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver.

3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

Intercepción de vías G1, G2, G3 y G4 de 18:25 horas a 19:50 horas a petición del Samur.



Como consecuencia se produjeron 320 minutos de retrasos acumulados en 17 trenes de Cercanías, 80 minutos acumulados en tres trenes de Larga Distancia, 67 minutos acumulados en dos trenes de Media Distancia y 22 minutos en un tren de Mercancías.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

La zona donde se produjo el accidente, es de tránsito frecuente de personas que se dirigen al poblado chabolista asentado en la margen izquierda (sentido marcha del tren).

La traza en el lugar del arrollamiento es en curva.

La margen derecha se encuentra flanqueada por un muro de hormigón. Entre este muro y las vías se ha creado una ruta de acceso entre el apeadero de San Cristóbal de los Ángeles y el poblado antes mencionado.

Existe un paso elevado para el cruce de vías.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el registro de la cinta TELOC de la locomotora 490004, el tren circulaba a 105 Km/h, siendo su velocidad máxima permitida de 110 Km/h limitada por curva.

3.7. OTROS DATOS

De la toma de declaración del maquinista realizada en Madrid a 9 de junio de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Aproximadamente en el P.K. 9,500 veo dos personas en el margen derecho de la vía, fuera de la caja de la vía. Uno de ellos mirando hacia mí me hace gestos obscenos con los brazos y el otro cogió al primero con la cabeza baja y en una situación aparentemente extraña.*

Dada la distancia que había y pudiendo prever el impacto, hice uso del silbato y del freno de emergencia, sin que se retiraran de su posición, no pudiendo evitar el impacto contra el estribo del tren..."

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1. CONSIDERACIONES

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

- El arrollamiento se produjo a la salida de una curva en plena vía, a escasos metros de la señal de entrada E2 de la estación de San Cristóbal Industrial, en el p.k. 9,550 de la Línea Madrid-Valencia Nord.



- Se trata de un tramo ferroviario que discurre en cuádruple vía, formada por las dobles vías de las líneas 300 Madrid-Valencia Nord y 500 Madrid-Valencia de Alcántara.
- Existe en lugar muy próximo al del accidente una pasarela metálica peatonal que permite el cruce a distinto nivel de las vías.
- La zona sufre un repetido tránsito no permitido de personas que se dirigen hacia el poblado chabolista situado en el margen izquierdo de la vía.
- Se constata que el tren 1184 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones y que no pudo evitar el arrollamiento de las dos personas.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR EL OPERADOR FERROVIARIO.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El elaborado por Adif concluye *"El accidente se origina por imprudencia de las víctimas. En el lugar donde se produce el accidente (plena vía), está prohibido el paso para personas y carruajes. (Art. 295-2C de la LOTT, BOI 8/10/1190)"*.

El elaborado por RENFE concluye *"El accidente se produjo por imprudencia temeraria de las víctimas, ya que mientras cruzaban incluso hacían gestos obscenos al tren, mientras yo les avisaba con el silbato, pudiendo haber evitado el arrollamiento si hubieran cruzado más diligentemente ya que vieron como se acercaba perfectamente"*.

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

6. CONCLUSIONES

El accidente fue causado por la imprudencia de las víctimas, que estando en las proximidades de las vías, viendo la llegada del tren 1184 y oyendo el silbato del mismo, no abandonaron la zona y resultaron alcanzados por el estribo del tren.

7. RECOMENDACIONES

Se estima recomendar para evitar accidentes de estas características, arrollamientos en plena vía por tránsito indebido, se fomenten campañas de concienciación y sensibilización



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 26/2006 ocurrido el 09.06.2006*

Informe definitivo

destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril por lugares no autorizados.

7. 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 el presente accidente contempla la realización de las recomendaciones indicadas en el epígrafe anterior.

Madrid, 20 de marzo de 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,