



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 0056/2006 ocurrido el 11.12.2006*

*Informe provisional*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0056/2006  
OCURRIDO EL DÍA 11.12.2006



## 1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por mensaje de telefonía móvil el pasado día 12.12.06 que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma. El accidente se produjo en la estación de Vilanova i La Geltrú, en el punto kilométrico 636,000 de la Línea Madrid-Barcelona, 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 diciembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Estación de Vilanova i Geltrú situada en el punto kilométrico 636,000.

Línea: Madrid-Barcelona.

Provincia: Barcelona.

Día/Hora: 11.12.06/22:06.

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 intentaba cruzar las vías desde el andén principal, resultó fallecida como consecuencia de ser golpeada por el tren de Media Distancia nº 8259 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la U.T. 4401512, procedente de San Andreu de Condal y con destino Tortosa, que realizaba su paso sin parada por vía general 2, en la estación de Vilanova i La Geltrú, punto kilométrico 636,000 de la línea Madrid-Barcelona, el día 11 de diciembre de 2006 a las 22 horas y 06 minutos.

La víctima era un varón de 18 años.

### 3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 8259.

### 3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales.

### 3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al Puesto de Mando que a su vez avisó a los servicios de emergencia, Seguridad Corporativa, 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 la estación 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 23 horas y 28 minutos se procedió al levantamiento del cadáver.

### 3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

A partir de las 22:06 queda interrumpida la circulación por ambas vías, al quedar detenido el tren tras el accidente sobre la zona de agujas de salida de la estación.

A las 22:55 se permite la circulación por vía 1 en marcha a la vista sin exceder la de 5 km/h., tras quedar estacionado el tren dentro de andén 2.

A las 23:28 queda restablecida la circulación en condiciones normales por ambas vías.

Se produjeron unos retrasos acumulados de 628 minutos en 18 trenes, 3 trenes de Media Distancia con un 126 , 6 trenes de Larga Distancia con un total de 187 minutos acumulados, 3



trenes de Mercancías con 164 minutos de retrasos y 6 trenes de Cercanías con 151 minutos acumulados

### 3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

#### 3.6.1. Velocidad del tren.

Extraída y analizada la memoria estática del tren 8259, a las 22:06 el tren circulaba a una velocidad de 101 km/h, siendo la máxima velocidad permitida de 130 Km/h.

### 3.7 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

De la toma de realizada el 11 de diciembre en Vilanova se extracta lo siguiente:

*“En el andén de vía II, lado Sitges, unos 50 ó 60 metros antes de la marquesina, observo a una persona que anda por el mismo cruzando en diagonal, en sentido de la marcha del tren, haciendo la intención de cruzar la vía. En este momento le pité. La persona intentó echarse para atrás pero le golpeé con el canto de la unidad. Tiré de urgencia, al mismo tiempo que pitaba, parando el tren al final del andén.*”

## 4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

### 4.1 CONSIDERACIONES

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

- El arrollamiento se produjo en la estación de Vilanova i Geltrú sita en el P.K. 636,000 de la línea Madrid-Barcelona, con bloqueo automático banalizado con control de tráfico centralizado.
- La playa de vías de la estación está compuesta de dos vías generales (2 y 3), dos vías de apartado (1 y 4) y vías mango.
- La velocidad de paso por la estación de Vilanova i Geltrú del tren de Media Distancia fue de 101 km/h, no teniendo parada prescrita en la misma.
- Dotación de instalaciones de seguridad de la estación:
  - Los andes son de tipo alto dificultando notablemente el cruce de vías.
  - Dispone de paso inferior peatonal en buen estado de mantenimiento.
  - Dispone de ascensores de acceso desde el andén al paso inferior.



- La traza discurre en curva por lo que la visibilidad es reducida.
- Se constata que el tren nº 8259 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 arrollamiento se produce como consecuencia de acceder la persona accidentada a las inmediaciones de la vía 2 invadiendo gálibo en el momento que realizaba su paso el tren 8259, no percatándose de la llegada del tren"*.

Por su parte la empresa Renfe concluye, *"El arrollamiento se produce por estar cruzando las vías por lugares inadecuados y no haciendo uso de los pasos inferiores"*.

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

## 6. CONCLUSIONES

Se estima que el accidente tuvo su origen en la intención de cruzar las vías y por tanto en la invasión del gálibo del tren 8259 por parte de la víctima.

## 7. RECOMENDACIONES

Estimo conveniente recomendar que se impulsen campañas de sensibilización destinadas a la ciudadanía en los medios de comunicación, incidiendo en el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril por lugares no permitidos y reiterando el uso de los pasos inferiores peatonales de las estaciones.

Además se recomienda reforzar la señalización de prohibición de cruzar las vías en la estación, mediante cartelones y avisos por megafonía.

## 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



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 0056/2006 ocurrido el 11.12.2006*

*Informe provisional*

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,