



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 02/2007 ocurrido el 17.01.2007*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 02/2007
OCURRIDO EL DÍA 17.01.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 02/2007 ocurrido el 17.01.2007*

Informe definitivo

1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó a través de mensaje de telefonía móvil el pasado 17 de enero que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en la estación de Sigüenza situada en el punto kilométrico 139,840 de la Línea Madrid-Barcelona, en la provincia de Guadalajara, 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 enero de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Paso entarimado para carretillas de la estación de Sigüenza.

Punto kilométrico 139,840 de la línea Madrid-Barcelona.

Provincia: Guadalajara.

Día / Hora: 17.01.07./ 11:02.

Condiciones meteorológicas: Niebla intensa.

Tipo de bloqueo: Bloqueo de Liberación Automática de vía doble B.L.A.D con CTC.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con la Orden Circular del 3/2004, el administrador de la infraestructura a través del Delegado territorial realizó la recogida de los datos básicos del accidente.

Según lo dispuesto en el Reglamento del Sector Ferroviario y en la Orden Circular 3/2004, una vez finalizada la investigación del accidente, el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria elaboraron su informe particular sobre el mismo que fue remitido al



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 02/2007 ocurrido el 17.01.2007*

Informe definitivo

Técnico responsable de la Dirección General de Ferrocarriles según se menciona en el apartado primero del presente informe.

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif que incluye la recogida de datos del accidente y que además es concordante con el informe particular de Renfe Operadora, los datos fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

A las 11 horas y 02 minutos del día 17 de enero de 2007, se produjo el accidente grave por arrollamiento de una persona que intentaba cruzar por el paso entarimado para carretillas situado al final del andén de vía I de la estación de Sigüenza, en el punto kilométrico 139,840 de la línea Madrid-Barcelona, por el tren de mercancías nº54615 de la empresa ferroviaria RENFE, remolcado por la locomotora 269.106 y compuesto por 20 vehículos con masa remolcada de 749 toneladas que efectuaba el recorrido con origen en Bilbao y destino Azuqueca.

La víctima era un varón de 88 años.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1. Por parte de RENFE Operadora:

El maquinista del tren 54615.

3.2.2. Por parte de ADIF:

El supervisor de línea de la Jefatura Técnica de Operaciones de Madrid fue nombrado jefe delegado del accidente.

El supervisor de Circulación y portavoz de la información.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se producen daños materiales.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista comunicó el suceso al Puesto de Mando, que cursó aviso a Seguridad Corporativa, Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora, Autoridad Competente y servicios de emergencia.

En base a la Orden Circular 3/2004 "Pautas para la investigación de accidentes graves", dos agentes de Seguridad en la Circulación Centro de Adif, se personaron en el lugar del arrollamiento para realizar la toma de datos del mismo.

Por su parte la empresa ferroviaria desplazó agentes de su Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Centro para la inspección del suceso.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 02/2007 ocurrido el 17.01.2007

Informe definitivo

Ambas Gerencias realizaron la prueba de control de alcoholemia al maquinista en el Gabinete Sanitario de Atocha, obteniendo resultado negativo (0,00 mg/ml).

La Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver que se produjo a las 14 horas y 50 minutos, restableciéndose la circulación en condiciones normales.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Interrupción de la circulación por vía I y vía II, estableciendo el paso por vía III a los trenes 50535, 80658, 32052, 7405, FB182, 58052 y 60150 sin originar retrasos.

El tren 54615 implicado en el accidente sufrió un retraso de 42 minutos.

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar donde se produjo el accidente es un paso sobre las vías con losas de hormigón y traviesas de madera, destinado al paso de carretillas para comunicar el andén principal del secundario.

El apeadero dispone de tres pasos entre andenes entablonados habilitados para el cruce de peatones y situados en el centro del andén y a 50 metros de éste por cada extremo respectivamente.

El apeadero dispone de de señalización luminosa y megafonía centralizada avisando del paso de trenes y de su horario indicando: "Tren sin parada no admite viajeros".

En el p.k. 139,924 existe un paso a nivel de clase C, dotado paso y de señalización luminosa para los peatones.

3.7 PARTE DE ACCIDENTES E INCIDENCIAS DEL MAQUINISTA

Del parte de accidentes del maquinista realizado el 17 de enero, se extracta lo siguiente: *"Circulando con tren 54615, al paso por la estación de Sigüenza, se observa a una persona caminando por las inmediaciones de la vía, con la intención de cruzar las mismas, se hace uso del silbato de la locomotora para apercebir de la presencia del tren, empezando la persona a caminar más rápido, siendo inevitable a pesar de hacer uso del frenado de emergencia, el golpearla con el lado izquierdo de la locomotora..."*

3.8 VELOCIDAD DEL TREN

Del análisis de la memoria estática de la locomotora del tren 54615 se desprende que la velocidad de circulación en el momento del accidente era de 101 Km/h.

Según el Cuadro de velocidades máximas, la máxima velocidad para este tramo era de 115 Km/h.



4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

- El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en el apeadero de Sigüenza, en el paso entarimado para vehículos sobre ruedas ubicado en el punto kilométrico 139,840 de la Línea Madrid-Barcelona, en la provincia de Guadalajara.
- La línea en este tramo de vía discurre con tres vías, dos generales y una de apartado, en recta de 2.980 metros y en una zona semiurbana.
- El tren de mercancías no tenía parada prescrita en el apeadero, encontrándose la señal de entrada de la estación en vía libre.
- Instalaciones asociadas al apeadero:
 - El apeadero dispone de una playa de vías formada por dos generales, una de apartado y dos vías de apartadero-mango, con sus respectivos andenes de acceso.
 - No dispone de paso a distinto nivel de cruce de vías ni elevado ni subterráneo, por lo que los viajeros deben cruzar las vías por los tres pasos entre andenes existentes.
 - Existen tres pasos de firme entarimado para cruce de andenes ubicados en el eje del edificio de viajeros y a 48 metros de éste en ambos sentidos los otros dos respectivamente. Se constata el adecuado estado de mantenimiento del firme de éstos.
 - Además de los tres pasos mencionados, el apeadero dispone de un paso para vehículos con ruedas (carretillas rurales), con firme de madera en buen estado de mantenimiento.
 - Los andenes se encuentran recreados a cota suficiente para impedir la accesibilidad a las vías, aunque en los lugares de acceso a los pasos entre andenes se encuentran rebajados de cota.
 - En el punto kilométrico 139,724, a 116 metros del lugar del accidente, existe un paso a nivel de clase C, dotado de semibarreras, protección acústica y luminosa para vehículos de carretera, así como de paso peatonal con señalización luminosa.
 - El apeadero dispone de un panel luminoso situado en el andén principal, que advierte de la presencia del paso de trenes, además de los avisos que se dan por megafonía del horario de los trenes de paso y si tienes éstos parada.



- Los avisos acústicos efectuados por el paso a nivel al cierre de las barreras y de la megafonía del apeadero no son susceptibles de percepción desde el paso entarimado objeto del accidente.
- Se constata la escasa visibilidad del paso en el momento del accidente, ya que aunque el paso está situado en traza recta, la visual del peatón se vió reducida por la intensa niebla.
- Se constata del registro de velocidad, que el tren 54615 circulaba a velocidad inferior a la prescrita, necesitando un total de 608 metros desde la aplicación del freno de emergencia hasta la detención del tren.
- De la prueba 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 elaborado por Adif concluye *“El accidente se origina por imprudencia de la víctima, al transitar indebidamente por las instalaciones de la estación, y cruzar las vías en el momento del paso del tren.”*.

El elaborado por Renfe Operadora establece que *“Causas directas e inmediatas del accidente: imprudencia de la víctima*

Causas subyacentes relacionadas: Su avanzada edad y movilidad reducida dificultaron que pudiera salir de la trayectoria del tren a tiempo. Circunstancia acentuada por la densa niebla”.

Por tanto, ambas conclusiones se sustancian en los datos recogidos y son coincidentes entre sí en cuanto a la causa del accidente.

6. CONCLUSIONES.

A la vista de los datos obtenidos, se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión indebida de las vías en el momento de llegar el tren 54615 que causó el arrollamiento la víctima.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 02/2007 ocurrido el 17.01.2007*

Informe definitivo

7. RECOMENDACIONES

Estimo conveniente recomendar con el objetivo de mejorar de la seguridad en la estación de Sigüenza la realización de las siguientes actuaciones:

- Suprimir de los dos pasos entre andenes existentes en el apeadero y situados a 48 metros del eje de la estación de viajeros respectivamente.
- Dotar al paso entre andenes situado en el eje de la estación de una señalización luminosa y acústica, similar a la de los pasos a nivel peatonales, que indique la presencia de circulaciones por el apeadero. El paso entarimado para vehículos sobre ruedas se mantiene para las personas de movilidad reducida.

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 Operadora respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 20 de junio de 2007.

El Técnico responsable de la investigación del accidente