



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 22/2006 ocurrido el 17.05.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0022/2006
OCURRIDO EL DÍA 17.05.2006



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 17 de mayo, que se había producido el arrollamiento de un joven resultando fallecido, en el apeadero de Lorca San Diego en el punto kilométrico 0,385 de la Línea Murcia Cargas-Águilas, en la provincia de Murcia, 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 16 de mayo de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2.-UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: plena vía, en el punto kilométrico 0,385 de la Línea 322 Murcia Cargas-Águilas.

Trayecto: Lorca San Diego-Lorca Sutuelia.

Provincia: Murcia.

Día/Hora: 17.05.06/19:40.

Tipo de bloqueo: el boqueo del trayecto es CCR.

3.-RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif y en el informe de recogida de datos, 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 Cercanías nº24925 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 592065 y 3 vehículos con masa remolcada de 152 Tm., a la salida del apeadero de Lorca San Diego y a unos 300 metros de la señal de entrada E-1 de la estación de Lorca Sutuelia, detuvo su marcha a las 19 horas y 40 minutos en el punto kilométrico 0,385 de la línea Lorca San Diego-Lorca Sutuelia, por haber arrollado a un joven que cruzaba intempestivamente la vía.



La víctima era un varón de 17 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 24925.

Jornada de conducción día de la incidencia: 3 horas y 30 minutos.

Jornada de conducción las 24 horas anteriores: descanso.

Jornada de conducción las 48 horas anteriores: 6 horas y 58 minutos.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó al jefe del CCR que a su vez le 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, y a las 20 horas y 03 minutos notificaron el fallecimiento de la víctima, quedando el cadáver custodiado por la Policía Local.

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

A las 20 horas y 27 minutos se interrumpe la circulación a petición de la Policía Local quedando reanudada a las 20 horas y 40 minutos.

A las 21 horas y 55 minutos se personó la Autoridad Judicial autorizando el levantamiento del cadáver que tuvo lugar a las 22 horas y 8 minutos, por lo que la circulación se reanudó en condiciones normales a las 22 horas y 15 minutos.

3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

Se produjo un retraso de 7 minutos en 1 tren de Larga Distancia y 54 minutos acumulados en 5 trenes de Cercanías.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento se encuentra en el casco urbano de Lorca. La vía discurre en recta y con buena visibilidad en ambos sentidos.



El tramo no dispone de cerramiento, encontrando varios pasos irregulares que conectan pequeños núcleos de viviendas en las proximidades del lugar del accidente.

El trazado discurre en terraplén de 5 metros de altura con un paso inferior de carretera.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el registro de la memoria estática del automotor, el tren había parado en el apeadero de Lorca San Diego (300 metros antes) y en el momento del arrollamiento la velocidad era de 55Km/h, siendo la velocidad máxima de 115 Km/h.

3.7. OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 17 de mayo de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Circulando con tren 24925 desde el apartadero de Lorca Sutullena observo personas en las inmediaciones de la vía. Hago uso del silbato del tren pero al estar cerca de ellas una cruza las vías de manera intempestiva. Aplico el freno de emergencia pero me es imposible para y el tren acaba por arrollarla.*

La persona quedó fuera de la vía no entorpeciendo la circulación. La policía local de Lorca que se personó en el lugar del suceso pasados escasos tres minutos escasos, se hizo cargo de la custodia de la persona, así como de avisar a los servicios necesarios. Con la autorización de la policía local y previa comunicación al jefe del CCR emprendo la marcha para estacionar el tren en la estación de Lorca Sutullena.... "

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 el casco urbano de la localidad de Lorca, entre el apeadero de Lorca San Diego y la estación de Lorca Sutuellena, en el punto kilométrico 0,385 de la Línea 322 Murcia Cargas-Águilas.

–La línea se de vía única sin electrificar y, en el lugar del arrollamiento con trazado recto.

–El mencionado tramo no dispone de cerramiento o vallado que impida el acceso a las vías, existiendo caminos que discurren por los descampados próximos a la vía y cruzan la misma formándose pasos irregulares sobre ella.

–La visibilidad en la zona en que se produjo que se produjo el accidente es aceptable.

–Se constata que la velocidad de la circulación implicada en el accidente era inferior a la máxima autorizada.



–El maquinista declaró que vio cruzar personas por la vía a escasa distancia del tren, accionó el silbato y aplicó el freno de emergencia.

–Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en condiciones para el desarrollo de su función, además su jornada laboral en las 48 horas anteriores al accidente era inferior a la máxima prescrita.

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 cruzar cuando el tren estaba muy cerca."

Renfe: "La causa del accidente fue la imprudencia de la persona arrollada, la cual transitaba por lugar no autorizado junto con personas y que a pesar de la proximidad del tren, se introdujo en la vía cuando éste estaba llegando a su altura, por lo que resultó inevitable el arrollamiento a pesar de actuar el maquinista sobre el freno de emergencia, al mismo tiempo que hacía señales con el silbato del tren." No obstante, se considera como causa coadyuvante la falta de vallado que impida o al menos obstaculice el acceso a la vía"

Siendo 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 arrollado por el tren nº24925 al transitar por la vía o cruzar la misma.

7.RECOMENDACIONES

Para intentar evitar o dificultar la reproducción de este tipo de accidentes estimo conveniente recomendar que se proceda al vallado de esta línea en sus tramos urbanos o periurbanos, tal como también aconsejan el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria en las recomendaciones de sus informes particulares, analizando asimismo la permeabilidad de la trama urbana en relación con el ferrocarril, para adoptar las medidas que se consideren convenientes para mejorarla si ésta fuera deficiente.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 22/2006 ocurrido el 17.05.2006

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

Madrid, 2 de febrero de 2006.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,