



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 17/2006 ocurrido el 18.04.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0017/2006
OCURRIDO EL DÍA 18.04.2006



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 18 de abril, que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en el punto kilométrico 9,900 situado entre las estaciones de San Cristóbal de Los Ángeles 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 31 de marzo 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.

Municipio: Madrid, Provincia: Madrid.

Día/Hora: 18.04.06/17:16.

Tipo de bloqueo: BAB 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, a excepción de la identificación de la víctima del mismo, los hechos, y las circunstancias en que se produjeron, fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

El tren de Grandes Líneas nº 270 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 269.602 y 17 vehículos con masa remolcada de 205 Tm., que efectuaba recorrido con origen en Madrid y destino Almería, detuvo su marcha en vía G4 punto kilométrico 9,900 de la línea Madrid-Valencia Nord, después de rebasar la señal de entrada E2 de la estación de



San Cristóbal Industrial, por haber arrollado a una persona que como consecuencia resultó fallecida en el acto.

La víctima era un varón de 49 años, según los datos obtenidos de Adif que no son coincidentes con los que aparecen en el informe particular de Renfe.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren 270.

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.

Personas 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 cadáver quedó custodiado por el personal de Seguridad de Adif, hasta las 19 horas y 15 minutos en que se persona la Autoridad Judicial autorizando el levantamiento del cadáver a las 19 horas y 50 minutos. El tren 270 estuvo detenido en el lugar del accidente por orden de la policía, que autorizó reanudar la marcha a las 19 horas y 40.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Intercepción de vías G4 y G3 de 17:16 a 19:50 horas. A petición del Samur las vías G1 y G2 quedaron interceptadas desde las 17:16 hasta las 18:00 horas y desde las 19:32 hasta las 19:50 a petición de la Autoridad Judicial para proceder al levantamiento del cadáver.

Como consecuencia se produjeron 655 minutos de retrasos acumulados en trenes de viajeros y 113 en Mercancías.



3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento P.K. 9,900 se encuentra en plena vía, a 130 metros de la señal E2 de entrada a la estación de San Cristóbal Industrial.

Es un trayecto de cuádruple vía, circulando por la más exterior en el sentido de la marcha, protegido por vallado perimetral. En ese punto se dispone de paso peatonal elevado.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el registro de la cinta TELOC de la locomotora 269602, el tren circulaba a 105Km/h, siendo su velocidad máxima permitida de 110 Km/h.

3.7 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado en Madrid a 14 de abril de 2006 se extracta lo siguiente: *"...a la entrada de la estación de San Cristóbal, observo que una persona andando por la vía contigua y en dirección a mi vía la cual hace caso omiso al silbato, por lo que hago uso del freno de urgencia del tren, siendo imposible evitar el arrollamiento de la citada persona..."*

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 plena vía, a 130 metros de la señal de entrada E2 de la estación de San Cristóbal Industrial, en el p.k. 9,600 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.
- Se estima una visibilidad para el maquinista de 200 metros.
- Existe en lugar muy próximo al del accidente una pasarela peatonal que permite el cruce a distinto nivel de las vías.
- La línea dispone de un vallado perimetral que impide el acceso a las vías,, en buenas condiciones generales de mantenimiento de mantenimiento, no obstante se han constatado roturas en el mismo.
- Se constata que el tren 270 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.

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 produce por imprudencia de la víctima al invadir las vías y transitar por lugar indebido, donde está prohibido el tránsito de peatones o vehículos (Artículo 40 del Reglamento del Sector Ferroviario, RD 2387/2004".* coincidiendo con el elaborado por Renfe, que establece que *"El accidente se produce por imprudencia de la víctima al cruzar la vía por una zona en la que el tránsito y el cruce se encuentra prohibido".*

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos recogidos por el Administrador de la infraestructura y de la investigación realizada, se estima que el accidente fue causado por el tránsito sobre las vías de la víctima, que fue alcanzado por el tren nº270, tal como se establece en las conclusiones de los informes particulares de Adif y Renfe.

7. RECOMENDACIONES

Aunque se estime que el tránsito de la víctima por la vía ocasionó el accidente, se considera necesario recomendar, a la vista del elevado tráfico ferroviario de la línea, el mantenimiento por el Administrador de la infraestructura del cerramiento perimetral existente en las debidas condiciones.

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 2007.
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,