



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 34/2006 ocurrido el 22.09.2006*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0034/2006  
OCURRIDO EL DÍA 22.09.2006



## 1.- ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en la estación de Meirama en el punto kilométrico 430,433 de la Línea Zamora-La Coruña, en la provincia de La Coruña, 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 1 de septiembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2.-UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: estación de Meirama, punto kilométrico 430,433 de la Línea 822 Zamora-La Coruña.

Trayecto: Vigo – La Coruña

Provincia: La Coruña.

Día/Hora: 22.09.06/19:55.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático de Vía Única con C.T.C.

## 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 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

Tren de Media Distancia nº 2436, de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por el automotor 598.015-6, que efectuaba el recorrido con origen en Vigo y destino La Coruña, detuvo su marcha a las 19 horas y 55 minutos a la altura de los desvíos de entrada 2 y 4 de



la estación de Meirama, en el punto kilométrico 430,433 de la línea Zamora-La Coruña, por haber arrollado a una señora de avanzada edad que resulto fallecida en el acto.

La víctima era una mujer de 81 años de edad.

### 3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 2436.

Jornada de conducción día de la incidencia: 7 horas y 37 minutos, con una jornada de conducción de 5 horas y 20 minutos.

Jornada de conducción las 24 horas anteriores: 7 horas y 55 minutos, con una jornada de conducción de 4 horas y 47 minutos.

Jornada de conducción las 48 horas anteriores: 4 horas y 13 minutos, con una jornada de conducción de 2 horas y 43 minutos.

Curso de formación de reciclaje del RGC: 04 a 06/04/2006.

Reconocimiento médico: 10/05/06.

### 3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

### 3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

Una vez detenido el tren, el maquinista informó al Jefe de Circulación de la estación de Meirama, el cual comunicó el suceso al Puesto de Mando de Orense que cursó aviso al CPS de La Coruña, operadores afectados, Jefatura de Operaciones de La Coruña, Gerencia de Seguridad de ADIF y RENFE respectivamente, servicios de emergencia y Juzgado de Guardia de La Coruña.

Agentes de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos del accidente y realización de la prueba de control de alcoholemia al maquinista.

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

El cadáver quedó custodiado por el Jefe de Circulación de Meirama hasta la llegada de la Guardia Civil.

La Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver que tuvo lugar a las 22 horas y 10 minutos, por lo que la circulación se reanudó en condiciones normales.



### 3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

Se produjo un retraso de 27 minutos acumulados en tres trenes de Media Distancia y 5 minutos en tren de Larga distancia.

### 3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

#### 3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento se encuentra en la estación de Meirama, entre los cambios de entrada nº 2 y 4 lado Zamora. La línea discurre en recta, en horizontal, siendo una zona rural y de arbolado.

Por el lado derecho desde la localidad de Meirama, existe una senda peatonal, por un lateral un prado que accede a la vía por un paso abusivo de peatones para acceso a estas fincas situadas en el lado izquierdo de la vía.

La visibilidad por el lado derecho es de 150 metros.

#### 3.6.2. Velocidad del tren.

Según el registro de la memoria estática del automotor 598.015-6, el tren en el momento del arrollamiento circulaba a una velocidad de 100Km/h. Según el Libro Horario y el Cuadro de Velocidades Máximas de la UN de Circulación la velocidad máxima era de 115 Km/h.

### 3.7. OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 22 de septiembre de 2006 se extracta lo siguiente: *"...Al aproximarme a las agujas de entrada de Meirama obsevo a una mujer de edad avanzada (sobre 70 años) cruzando la vía. Inmediatamente hago uso del silbato y del freno del tren siendo inevitable el arrollamiento. Efectuada parada se lo comunico al personal de servicio de la estación".*

## 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 entrada de la estación de Meirama, sita en el punto kilométrico 430,433 de la Línea Zamora-La Coruña.



–La línea discurre por una zona rural con escasa población, encontrando una densa vegetación en ambos márgenes de la línea y a un metro del carril.

–Se constata la existencia de un paso irregular de acceso a las vías en la zona en la que se produjo el arrollamiento.

–Se constata la aceptable visibilidad para la víctima por el lado que accedió la misma.

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

–Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función, siendo además su jornada laboral en las 48 horas anteriores al accidente 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 : "El accidente fue debido a la imprudencia, por invasión intempestiva de la vía, de D<sup>a</sup> Josefa Parada Pérez, que intentó cruzar la vía por un paso abusivo de peatones, lugar no habilitado para este uso, en el momento de llegar el tren de Media Distancia 2436, lo que produjo su arrollamiento."*

*Renfe: "La causa del accidente debe atribuirse a la imprudencia de la víctima, por cruzar la vía por un lugar no habilitado para el tránsito de personas, invadiendo el galibo de la vía en el momento de la llegada del Tren Media Distancia, desoyendo el reiterado aviso acústico efectuado por el maquinista mediante la actuación del silbato del automotor y siendo inevitable el arrollamiento a pesar de la aplicación urgente del freno de emergencia".*

Siendo coincidentes ambas conclusiones entre sí, y consistentes con los datos recogidos por el Administrador de la infraestructura.

## **6. CONCLUSIONES**

A la vista de los datos aportados la causa del accidente fue la impudencia de la víctima que fue arrollada por el tren nº2436 cuando transitaba indebidamente por la vía con la intención de cruzar la misma.



## 7. RECOMENDACIONES

Una vez constatado la existencia de un paso vicioso en la zona del arrollamiento, se estima conveniente recomendar que se procediera a la eliminación del mismo por el responsable de la infraestructura.

## 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,