



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 27/2007 ocurrido el 30.04.2007*

***Informe definitivo***  
***19.07.2007***

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0027/2007  
OCURRIDO EL DÍA 30.04.2007



## 1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó mediante mensaje de correo electrónico, que se había producido el arrollamiento de una persona resultando esta fallecida, en la estación de San Sebastián situada en el punto kilométrico 622,578 en la Línea 100 Madrid - Hendaya, en la provincia de Guipúzcoa, 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 01 de enero de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Paso entre andenes de la estación de San Sebastián.

Línea: Punto kilométrico 622,516 Madrid-Hendaya.

Municipio: San Sebastián.

Provincia: Guipúzcoa.

Día/Hora: 30.04.07/22:06.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático en Vía Doble.

## 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 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 en ausencia de informe de recogida de datos incluye los datos significativos 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

Una persona resultó arrollada a las 22:06 horas del 30.04.07 en el paso entre andenes de la estación de San Sebastián al paso del tren de Viajeros de Cercanías 26877 de la empresa ferroviaria Renfe, con parada prescrita en dicha estación, que efectuaba su entrada por vía I y compuesto por automotor 967194401394 y 3 coches con masa remolcada de 204 Tm.,.

La persona arrollada cruzaba uno de los dos pasos entre andenes existentes en la estación de San Sebastián, concretamente el situado en el punto kilométrico 622,516 de la línea Madrid-Hendaya.

### 3.2 VICTIMAS

A consecuencia del arrollamiento resultó fallecida una mujer de 23 años.

### 3.3 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren de Cercanías 26877.

### 3.4 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales ni en las instalaciones ni en el material móvil.

### 3.5 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando de Miranda de Ebro, que cursó aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF, Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Técnica de operaciones de Irún, servicios de emergencia y operadores afectados.

Agentes de la Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif procedieron a la toma de datos, realización de la prueba de alcoholemia al maquinista y toma de declaración.

En Irún a las 23:00 horas se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista, con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

Los medios sanitarios se personan en el lugar de los hechos, encontrando a la víctima en estado de extrema gravedad, siendo trasladada a la Clínica de Nuestra Señora de Aranzazu en San Sebastián donde posteriormente se produce su fallecimiento.



A las 22:27 horas, una vez retirado el cuerpo de la víctima, se autorizó al maquinista a continuar la marcha.

### 3.6 PERTURBACIONES DE TRAFICO

El tren estuvo detenido durante 21 minutos, reanudando su marcha a las 22 horas y 27 minutos.

La incidencia solo afectó a la circulación del tren de Cercanías 26877 produciendo por tanto un retraso total de 21 minutos.

### 3.7 COMPROBACIONES EFECTUADAS

#### 3.7.1. Lugar del suceso.

La estación de San Sebastián se encuentra situada en el p.k. 622,578 de la Línea 100 Madrid-Hendaya, en trayecto de Bloqueo Automático en vía Doble.

En la estación de San Sebastián existe un paso inferior dotado de ascensores para acceder a los andenes.

#### 3.7.2. Velocidad del tren.

Del análisis de la cinta Teloc de la UT 440139 se desprende que:

- La señal E-1 de la estación de San Sebastián indicaba vía libre.
- La velocidad en el momento del arrollamiento era de 30 km/h

Según el cuadro de velocidades y el libro de itinerarios la máxima velocidad del tren a su paso por la estación de San Sebastián es de 100 Km/h.

### 3.8 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

Del parte de accidente del maquinista realizado en Barcelona a 01.03.07 se extracta lo siguiente: *"Al aproximarme a la estación de San Sebastián, donde tenía que efectuar parada, veo como a unos cien metros unas personas iban corriendo por el andén de la vía impar, e hice uso del silbato de la U/T de forma repetitiva y al mismo tiempo hice uso del freno de emergencia, y con sorpresa vi como estas personas cruzaban por el paso y una de ellas fue arrollada"*

### 3.9 INFORMES DE OTROS TESTIGOS

#### 3.9.1. Informe del Jefe de Circulación.



Del informe del Jefe de Circulación se extrae lo siguiente: *“El día 30 de Abril a las 22:05 horas, estando en el andén II para coger el tren de vía 2, observo que una chica viene corriendo por el andén I en dirección al paso a nivel situado en el lado Hernani, y que por la vía 1 se encuentra circulando el tren 26877 en dirección a la estación. Con los brazos en alto y gritándole (cuidado, quieta), para llamar su atención; continúa corriendo y al ver que no hace caso y se acerca al paso, voy corriendo hacia el paso y me adentro en vía 3 con la intención de cruzar y pararla antes de que se metiera en las vías, pero el tren que venía con el silbato accionado, ya estaba encima, sin poder hacer otra cosa que gritar que se detuviera*

*La chica siguió corriendo, llevaba la cabeza agachada con la mirada hacia el suelo, giro en el paso, metiéndose en la vía 1, e instantáneamente el tren la golpeo en el costado derecho, arrollándola.”*

#### 3.9.2. Informe del maquinista del tren 26880.

Del parte de incidencias del maquinista del tren 26880 se extracta lo siguiente: *“Estando estacionado en la estación de San Sebastián, oigo atención especial y fuertes pitadas procedentes de tren de Cercanías impar, asimismo observo como el factor de circulación gesticula y llama la atención a dos viajeras situadas en andén principal impar, gestos de tranquilas que no se va a marchar el tren, que os espera, como una de las viajeras echa a correr por el andén el factor llega a ponerse en medio de la vía 2 para que no pase, pero haciendo caso omiso a toda advertencia inicia el cruce del paso superior en el instante que el tren de Cercanías llega, produciéndose el arrollamiento.”*

## 4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

### 4.1 CONSIDERACIONES

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

- El accidente se produjo en el paso entre andenes ubicado en el punto kilométrico 622,516 de la línea Madrid-Hendaya.
- La playa de vías que conforman la estación de San Sebastián, dispone de 3 andenes y 10 vías con 5 de ellas generales (dirección Madrid y Hendaya).
- Instalaciones asociadas a la estación:
  - Los andenes de la estación se encuentran recrecidos impidiendo la accesibilidad a las vías.
  - Dispone de un paso inferior a 58 metros del lugar del accidente, dotado de ascensores que da acceso a todos los andenes, constatándose su adecuado estado de iluminación y limpieza para el uso de los viajeros así como la buena señalización del mismo.



- Se constata que el tren 26887 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.
- La víctima hizo caso omiso de las reiteradas advertencias realizadas tanto por el maquinista del tren 26877 como por el Jefe de Circulación de la estación de San Sebastián.

## 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 motivo del accidente fue debido a no hacer uso la persona del paso inferior o ascensor del que están dotados los andenes 1 y que dan acceso a ambos andenes de la estación de San Sebastián, invadiendo la vía de forma imprudente”*.

El elaborado por RENFE establece que *“Imprudencia de la víctima al intentar pasar del andén de la vía 1 al andén de la vía 2 cuando llegaba el tren de Cercanías 26877 y no percatarse de la llegada del citado tren”*.

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

## 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 tuvo su origen en el uso indebido del paso entre andenes para cruzar las vías, en lugar de utilizar el paso inferior existente en la estación de San Sebastián.

## 7. RECOMENDACIONES

Con el objetivo de evitar la reiteración de accidentes de este tipo y con ello mejorar la seguridad en esta estación, a la vista del elevado tráfico ferroviario de la línea y la velocidad de paso de los trenes, se considera necesario recomendar:

- Realizar un estudio para impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril.
- Tener en consideración la posible eliminación de los dos pasos entre andenes existentes en la estación de San Sebastián, manteniéndose solo en el caso de ser estrictamente necesarios.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 27/2007 ocurrido el 30.04.2007*

**Informe definitivo  
19.07.2007**

## 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 de la empresa ferroviaria respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 19 de julio de 2007.  
El Técnico responsable de la  
investigación del accidente,