



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 44/2007 ocurrido el 27.08.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 44/2007
OCURRIDO EL DÍA 27.08.2007



1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó por correo electrónico que se había producido el arrollamiento de una persona, en el Paso a Nivel C del km. 467,110 entre las estaciones de Murcia del Carmen y los Ramos-Alquerías, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, a las 09:47 horas del lunes 27 de Agosto de 2007 por tren de Media Distancia 4512.

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 julio de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios para el periodo comprendido entre el 01.07.07 al 31.08.07 compuesto por las siguientes personas para este accidente:

- Técnico responsable de la investigación del accidente: un funcionario adscrito a la Dirección General de Ferrocarriles, que suscribe este informe.
- Remitente del informe de Adif en la zona territorial Levante: entregó su informe particular del accidente el 16.01.08.
- Responsable de seguridad de Renfe: entregó su informe particular del accidente el 14.09.07.

La empresa pública INECO S.A. en el marco del convenio de colaboración suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles el 26.09.06 ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico responsable de la misma.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Paso a Nivel C P.K. 467,110

Línea: 320 Chinchilla a Cartagena.

Provincia: Murcia

Día/Hora: 27.08.07/09:47

Tipo de bloqueo: Tramo de vía doble con Bloqueo Telefónico.



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 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

El tren de viajeros de Media Distancia 4512, que efectuaba su recorrido entre las estaciones de Murcia del Carmen y Cartagena, detuvo su marcha al haber arroyado a una persona con resultado de muerte, que intentó cruzar la vía por la parte izquierda, en el sentido de la marcha del tren, en el P.N. Clase C (S.B.A.) del Km. 467,110, denominado Camino a Torreagüera.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1. Por parte de Renfe Operadora

El maquinista del tren de viajeros de media distancia 4512 con Matrícula: 9753195.

Jornada previa en el día de la incidencia: Jornada de 6 a 14 h hasta el accidente 3 horas y 30 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: Descanso.

Jornada 48 horas anteriores: Descanso.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

A las 09 h 47 minutos, el maquinista lo notifica al PM de Valencia, el cual moviliza a los Servicios de Emergencias Externos, y a los Internos mientras que el maquinista procede a reconocer a la persona. Se suspende la circulación por ambas vías.

A las 10h 00, se autoriza la circulación por la vía 1 con marcha a la vista.



A las 10:15 llegan sanitarios y Policía Local.

A las 10h 50 llegan Vigilantes de Seguridad de Protección Civil y Seguridad.

A las 11h 10, reanuda la marcha el tren 4512.

A las 13h 15, se restablece la circulación por las 2 vías a velocidad normal.

Se realiza el control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo de la prueba.

3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

Resultaron afectados 2 trenes de Larga distancia con 59 min. de retraso, 5 trenes de Media Distancia con 288 Minutos de retraso y 13 tren de Cercanías con 209 minutos de retraso. El tren 4512 con 18 viajeros, estuvo detenido durante 94 minutos hasta que fue autorizado a reanudar la marcha.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El arrollamiento se produjo en un paso a nivel del PK 467.110 enclavado de clase C (SBA) con dos pasos peatonales, dotados de señales luminosas y acústicas. Las semibarreras bajadas y las señales luminosas peatonales en correcto funcionamiento quedando reflejado en el Registro de los Eventos de la Instalación.

3.6.2. Visibilidad.

Buena, el trazado es una recta y meteorológicamente era de día, con el tiempo despejado.

3.6.3. Velocidad del tren.

Según el análisis de la memoria estática se desprende que la velocidad en el momento del arrollamiento era de 80 Km/h, siendo la velocidad máxima en el tramo de 120 km/h.

3.7. OTROS DATOS

En presencia del Delegado de Seguridad del Adif y del Delegado de Seguridad de Renfe Operadora se realiza la verificación del funcionamiento de las instalaciones de seguridad correspondientes al Paso a Nivel Clase C S.B.A. del P.K. 467,110 de la línea Chinchilla Cartagena. La sonería, señales luminosas, señalización peatonal, bajada de plumas y diodos luminosos de las mismas funciona correctamente, levantando acta a las 14:20 del día 27 de agosto de 2007.



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 Paso a Nivel situado en el del PK 467,110.
- El Paso a Nivel se encuentra clasificado como clase C (Semibarreras automáticas), dotado de pasos peatonales y su correspondiente señalización
- El tramo de de vía doble con B.T. y sin electrificar.
- Que en el momento del accidente era de día y el tiempo era despejado.
- Que el maquinista usó de forma continua el silbato de la locomotora.
- Que el tren circulaba a una velocidad de 80 km/h en el momento del arrollamiento, inferior a la asignada en los libros horarios que es de 120 km/h.
- El itinerario del tren 60 se encontraba establecido con las indicaciones de "vía libre" en las señales: avanzada, entrada y salida, así como los sistemas de protección del Paso a Nivel activados.
- Los sistemas de protección del Paso a Nivel (barreras abatidas, iluminación de señales al tráfico carretero y peatonal y sonería) se encontraban activos

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 en su página 7, punto 9 *"Se estima imprudencia de la víctima, al cruzar las vías, sin respetar las indicaciones de la señalización"*.

El elaborado por Renfe Operadora concluye en su página 5 punto 4.3 *"Imprudencia de la víctima por invadir el gálibo de la vía Par en el momento del paso del tren de Media Distancia 4512, haciendo caso omiso de las señales del Paso a Nivel, siendo inevitable el accidente a pesar de la actuación del maquinista consistente en el reiterado aviso acústico mediante el silbato del tren y la aplicación urgente del freno de emergencia."*

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

6. CONCLUSIONES



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 44/2007 ocurrido el 27.08.2007

Informe definitivo

Se estima que el accidente fue debido a la imprudencia de la víctima al cruzar las vía haciendo caso omiso de la señalización.

En el accidente debió de concurrir la circunstancia que acababa de pasar un tren por una vía y la víctima no se dio cuenta que también venía otro tren por la vía contraria.

7. RECOMENDACIONES

En el Listado de Pasos y a Nivel y Actuaciones de Supresión elaborado por el Ministerio de Fomento, figura con un momento de circulación de AxT de 50.100, valor este elevado y superior a 24.000 (LOTT), por lo que se optó en su momento por su supresión al licitar y contratar la variante del Reguerón. Actualmente está en obras. Fecha de finalización prevista, 2008.

Se recomienda:

Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar o deambular por las vías del ferrocarril.

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 han sido remitidos en el plazo antes mencionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y 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, 30 de enero de 2008

El Técnico responsable
de la investigación del accidente,