



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0030/2008
OCURRIDO EL DÍA 16.07.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 16 de julio de 2008, a las 12:17 horas, el tren de Viajeros de Larga Distancia 1094, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en el P.K. 108,898 de la línea 300 Madrid Chamartín – Valencia Estación de Nord. Como consecuencia del impacto el hombre fallece en el acto. El lugar del accidente es entre las señales de avanzada y de entrada de la estación de Valencia Nord.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello cuando el tren efectuaba su paso por dicho punto.

Recomendaciones dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 16.07.08/ 12:17

Lugar: P.K. 108,898 de la vía II entre señales avanzada y entrada de Valencia Nord

Línea: 300 Madrid Chamartín – Valencia Estación de Nord

Provincia: Valencia

El tren de viajeros 1094 de Renfe Operadora, compuesto por el autopropulsado en doble composición, motores 490203 y 490006, (6 coches, 24 ejes, 158 m. y masa remolcada de 254 Tm.), procedente de la estación de Alfafar Benetusser destino Valencia Nord circulando por vía II entre las señales de avanzada y de entrada a la estación Valencia Nord, el maquinista observa a una persona que camina por la vía de espaldas al tren, con intención de cruzarla.

El maquinista hace uso del silbato repetidas veces y acciona el freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento y resultando cadáver la persona golpeada.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 17 de julio a las 17:35 horas, a través de mensaje de correo electrónico, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona por el tren de viajeros 1094 en la estación de Valencia Nord.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la competencia para la investigación de accidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación zona Levante de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 20.10.08.
- El Responsable de Seguridad de Renfe Operadora, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, entregó su informe particular del accidente el 23.09.08.

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

2.2.1 Personal ferroviario implicado.

2.2.1.1 Por parte de Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren de viajeros 1094
- Matrícula: 9722166

2.2.2 Otros testigos

- Ninguno

2.2.3 Material rodante

- Tren de viajeros 1094, autopropulsado de doble composición, motores 490203 y 490006.

2.2.4 Descripción de la infraestructura

El accidente ocurre tras rebasar la señal de avanzada de Valencia Nord, en un tramo de vía doble electrificada con Bloqueo Automático de Vía Doble Banalizada (BAB) con CTC. El trazado es en pendiente y en recta y la señalización es luminosa y con balizas ASFA.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

2.2.5 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

2.2.6 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al jefe del CTC y el puesto de Mando de Valencia informa al CCE -112 de la Comunidad Valenciana, a Renfe Operadora, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación y protección Civil.

VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.2.7 Víctimas mortales

Un varón de 40 años.

2.2.8 Daños materiales

No se produjeron daños ni en el material rodante, ni en la infraestructura ni al medio ambiente.

2.2.9 Minutos perdidos. Interceptación de vía

36 minutos, desde las 12:17 hasta las 12:53 horas.

Se banaliza la circulación por vía I entre Alfafar Banetusser y Valencia Nord.

Resultan afectados nueve trenes de corta distancia y dos trenes de larga distancia (incluido el implicado) sumando un retraso total de 135 minutos.

2.3 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era nublado.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

“ Una vez rebasada la señal de avanzada de Valencia Nord, una persona a unos cien metros de mi posición, sale de la cuneta derecha en sentido de la marcha, andando y distraído, de espaldas a mi posición con intención de cruzar las vías, hago uso del silbato repetidas veces, a la vez que hago uso del sistema de urgencia del tren dada la proximidad del individuo, éste con un pie izquierdo dentro de de la caja de la vía, al oír el silbato corre hacia el lado derecho de la vía, apartándose del carril



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

derecho, al pasar el tren por su posición, oigo un golpe seco por el lado derecho a la altura de los estribos de acceso a cabina”.

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 1094 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 28/09/2006 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 08/02/2005.

3.3 NORMATIVA

3.3.1 Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

3.3.2 Otras normas

Reglamento General de Circulación

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

3.3.3 Instrucciones locales, condiciones especiales de circulación

Ninguna. En el lugar y momento del arrollamiento, no existían condiciones especiales de circulación.

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis de la memoria estática de la locomotora se desprende que, en el momento del arrollamiento, el tren circulaba a una velocidad de 82 km/hora.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

Según el libro horario del tren 1094, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 160km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 1094.

- en el día del accidente: 3 horas y 17 minutos (jornada de trabajo: 4 horas y 32 minutos)
- 24 horas anteriores: 4 horas y 13 minutos (jornada de trabajo: 8 horas y 14 minutos)
- 48 horas anteriores: Descanso /vacaciones

Al maquinista, el día del accidente, se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

3.6 INCIDENCIAS ANTERIORES DE CARÁCTER SIMILAR

El 21 de julio de 2005, en el P.K. 109,817, entre Alfafar- Benetusser y Valencia Nord, se produjo el arrollamiento de una persona en presunto acto de suicidio.

3.7 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

Se da la circunstancia que en la zona del arrollamiento existe un asentamiento chabolista, por lo que el tránsito de personas por la vía es frecuente.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar a las afueras de Valencia entre las señales de avanzada y entrada de Valencia Nord en el P.K. 108,895.

Según el análisis de la memoria estática de la locomotora, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia de una persona en un lugar no autorizado para ello, hizo uso del silbato repetidas veces y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como las jornadas de trabajo del maquinista cumplen lo establecido en las Disposiciones adicionales undécima y duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre): *Tasa de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

Tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

En las proximidades del lugar del arrollamiento existe un asentamiento chabolista y el tránsito de personas cerca de la vía es frecuente.

4.2 CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como los informes particulares de Adif y de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello cuando el tren efectuaba su paso por dicho punto.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Dadas las características del suceso no se han adoptado medidas específicas de protección.

6. RECOMENDACIONES

Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0030/2008
OCURRIDO EL DÍA 16.07.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0030/2008 ocurrido el 16.07.2008*

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 28 de noviembre de 2008, analizado el expediente nº 0030/2008; del accidente acaecido en el P.K. 108,898 de la línea 300 Madrid Chamartín – Valencia Estación de Nord, el 16.07.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

- Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008