



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008*

Informe final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0031/2008
OCURRIDO EL DÍA 30.07.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

1. RESUMEN

El día 30 de julio de 2008, a las 07:15 horas, el tren de mercancías 91608 (locomotora 289105 y 20 vehículos con 996 Tm remolcadas) arrolla a una persona en el apeadero de Andoaín Centro, situado en el p.k. 608+155 de la línea 100 Madrid-Hendaya, cuando cruzaba desde el andén de vía II hacia el andén de vía I, por el paso enmaderado entre andenes existente. Como consecuencia del arrollamiento, la persona resultó cadáver.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso enmaderado, en el momento en que el tren efectuaba su paso por el mismo.

Se da la circunstancia de que la víctima, según la declaración del factor de taquilla, tenía una discapacidad mental, era usuaria habitual del apeadero y siempre llevaba puestos auriculares.

Recomendaciones: A la vista de las actuaciones previstas, no se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 30.07.08/ 07:15
Lugar: Apeadero de Andoaín Centro.
Línea: 100 de Madrid a Hendaya
Trayecto: Villabona - Andoaín
Provincia: Guipúzcoa

El tren de mercancías 91608 (locomotora 289105 y 20 vehículos con 996 Tm remolcadas), el día 30 de julio de 2008, arrolla a una persona en el apeadero de Andoaín Centro, situado en el p.k. 608+155 de la línea 100 Madrid-Hendaya, cuando cruzaba desde el andén de vía II hacia el andén de vía I (de izquierda a derecha en el sentido de avance del tren), por el paso enmaderado entre andenes existente en dicho apeadero. Como consecuencia del arrollamiento, la persona resultó cadáver. La víctima era usuaria habitual del apeadero y se dirigía hacia la taquilla, situada en el andén opuesto. Caminaba con unos auriculares puestos y tenía una discapacidad mental.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 30 de julio a las 11:15 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el fallecimiento de una persona que había sido arrollada en el apeadero de Andoaín Centro, por el tren de mercancías 91608, al intentar cruzar las vías.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008*

Informe final

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.

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 Norte de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 08.10.08.
- 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 29.08.08.

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 implicado.

- El Maquinista principal del tren de mercancías 91608. Matrícula: 9704537
- El empleado de la empresa UNI2 del servicio de venta de billetes del apeadero.

2.2.2 Material rodante

Tren de mercancías 91608, compuesto por locomotora 289105 y 20 vehículos con masa total remolcada de 996 Tm.

2.2.3 Descripción de la infraestructura

El accidente ocurre en el paso enmaderado entre andenes del Apeadero de Andoaín Centro, situado en el P.K. 608+155, en un trayecto con B.A.B. con C.T.C (Bloqueo Automático Banalizado con Control de Tráfico Centralizado), en un tramo de vía, a la salida de un túnel, en transición de curva a izquierda (sentido de la marcha del tren) y con una rampa del 0.75 %.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

Una vez detenido el tren, el maquinista informa del hecho al Puesto de Mando de Miranda de Ebro, desplazándose hasta el lugar donde se encontraba la persona arrollada.

Por el Puesto de Mando se cursa aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Renfe Operadora, Operador de Mercancías, Jefatura Técnica de Operaciones de Irún y medios sanitarios.

2.3 **VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES**

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 40 años de edad.

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Se produjeron retrasos de 24 minutos en trenes de viajeros y de 536 minutos en trenes de mercancías, así como la supresión de 6 trenes de viajeros.

2.4 **CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

En el momento del accidente el tiempo atmosférico era despejado.

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, se transcribe literalmente lo siguiente:

“Al salir del túnel, he visto a una persona andando por el andén, le he pitado y me ha sorprendido que no me haya mirado y cuando ha llegado al paso ha cruzado sin mirar. Ha cruzado de izquierda a derecha dirección de la marcha.... He echado urgencia y he comunicado al Puesto de Mando... Después ha llegado la Ertzaintza y Municipales. Me han preguntado lo sucedido y me han dejado continuar”.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

De la toma de declaración del factor de taquilla se transcribe literalmente lo siguiente:

"Le vi venir por el lado andén vía 2 hacia Tolosa con intención de coger billete como lo hace diariamente destino Tolosa. El viajero iba con una mochila y cascos de música como todos los días. Le veo llegar hasta el cruce del paso entre andenes, en ese momento aparto la vista y veo que llegaba el mercancías pitando insistentemente, cuando pasa el mercancías oigo un golpe fuerte (...)"

A la pregunta de si conocía a la víctima contesta: *"Sí, era viajero habitual con una deficiencia mental y siempre con cascos de música."*

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 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 30/03/2006 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 20/04/2006.

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 accidente, no existían condiciones especiales de circulación.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS.

Tanto el material rodante como las instalaciones ferroviarias funcionaron correctamente.

De la memoria estática de la locomotora se desprende que:

- El maquinista actúa sobre la bocina de la locomotora en tres ocasiones.
- La velocidad en el momento del arrollamiento era de 93 Km/h.

Según el cuadro de velocidades máximas asignada al trayecto para ese tipo de tren, la velocidad máxima permitida es de 95Km/h.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren.

- en el día del accidente: 2 horas y 15 minutos
- 24 horas anteriores: 3 horas.
- 48 horas anteriores: 5 horas.

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 INSPECCION DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

El día 23 de octubre, se realiza visita al apeadero mencionado pudiéndose constatar los siguientes extremos:

La señalización del apeadero es buena y se encuentra en buen estado. En los andenes está escrito en euskera y en castellano, de forma claramente visible, "CUIDADO AL CRUZAR. TRENES CIRCULANDO EN AMBOS SENTIDOS".

El paso enmaderado se encuentra aproximadamente a mitad de andén y tiene su firme en buen estado.

Respecto de la visibilidad en el apeadero, podemos señalar:

Lado Madrid: Los trenes pares efectúan su parada antes de cruzar el paso y prácticamente todos los viajeros que descienden del tren cruzan el paso una vez éste lo ha librado al reemprender la marcha, con el riesgo cierto si se acerca un tren impar en ese momento ya que el propio tren que ha salido y la curva existente impiden la visibilidad de dichos trenes.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008*

Informe final

Lado Irún: también es pequeña, por el trazado de la vía, si bien en este caso no ocurre como en el anterior ya que la mayoría de los viajeros de los trenes impares no tienen que cruzar las vías después de descender el tren, ya que el centro de la población queda de su lado. Como contrapartida, al estar la taquilla en la vía I, los viajeros que toman los trenes en la vía II deben cruzar antes por 2 veces el paso entre andenes para comprar sus billetes, con lo que el riesgo es importante.

Hay que señalar también que, aunque los trenes normalmente circulan por las vías de acuerdo a su paridad, al ser el bloqueo en este tramo B.A.B, en ciertas ocasiones y especialmente los trenes sin paradas comerciales circulan por la vía que no se correspondería con su "sentido natural de circulación" con lo que el riesgo en estas ocasiones aumenta de forma importante si los viajeros no miran con detenimiento antes de cruzar las vías.

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Consultados los datos de tráfico en el tramo de línea del accidente, se obtienen los siguientes:

- Total Circulaciones (media semanal): 842. Tráfico catalogado como ALTO. Desglosadas de la siguiente forma: LD 124, MD 42, Cercanías 492, Mercancías 178, Servicio 6.

3.8 INCIDENCIAS ANTERIORES DE CARÁCTER SIMILAR

El día 30 de abril de 2007, se produce en el mismo punto un arrollamiento de una joven resultando herida grave.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

De los hechos descritos en apartados anteriores se deduce que:

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): *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

El comportamiento del maquinista, haciendo uso del silbato de la locomotora en reiteradas ocasiones, fue correcto.

El tren circulaba a velocidad inferior a la máxima permitida.

La persona arrollada era viajera habitual que se desplazaba desde el andén de la vía II al andén de la vía I para adquirir su billete.

La señalización del apeadero se encuentra en buen estado.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

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

La persona arrollada caminaba con unos auriculares puestos, hecho que debió influir en que no percibiese la llegada del tren.

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 cruce de la víctima por el paso enmaderado, en el momento en que el tren efectuaba su paso por el mismo.

Se da la circunstancia de que la víctima, según la declaración del factor de taquilla, tenía una discapacidad mental, era usuaria habitual del apeadero y siempre llevaba puestos auriculares.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Si bien no se trata de medidas adoptadas como consecuencia de la investigación del accidente, es importante resaltar los siguientes aspectos:

- Por acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Andoaín y en convenio firmado entre el Presidente de Adif y el Alcalde de Andoaín, está previsto realizar un paso inferior en dicho apeadero con ascensores y escaleras que conecte las dos partes de la población y a su vez dé acceso a los andenes para ser un paso inferior entre ambos. El proyecto está siendo redactado por la empresa INECO-TIFSA.
- Por otra parte, se encuentra redactado por Adif el proyecto de cerramiento urbano en la totalidad del entorno de dicho apeadero.

6. RECOMENDACIONES

A la vista de las actuaciones previstas, 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 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0031/2008
OCURRIDO EL DÍA 30.07.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0031/2008 ocurrido el 30.07.2008

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 0031/2008; del accidente acaecido en el apeadero de Andoaín Centro, situado en el P.K. 608,155 de la línea 100 Madrid-Hendaya, el 30.07.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

- A la vista de las actuaciones previstas, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008