INFORME FINAL SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0036/2014 OCURRIDO EL DÍA 11.07.2014 EN LA ESTACIÓN DE MATAESPESA DE ALPEDRETE (MADRID)

La investigación técnica de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.
(R.D. 810/2007, de 22 de junio, Título III; artículo 21)

1. RESUMEN 5

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO 5

2.1. SUCESO 5

2.1.1. Datos 5

2.1.2. Descripción del suceso 6

2.1.3. Decisión de abrir la investigación 7

2.2. CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO 8

2.2.1. Personal ferroviario implicado 8

2.2.2. Material rodante 8

2.2.3. Descripción de la infraestructura 8

2.2.3.1. Datos de tráfico ferroviario 12

2.2.4. Sistemas de comunicación 12

2.2.5. Plan de emergencia interno-externo 12

2.3. VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES 12

2.3.1. Víctimas mortales y heridos 12

2.3.2. Daños materiales 12

2.3.3. Interceptación de la vía. Minutos perdidos 13

2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS 13

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES 13

3.1. RESUMEN DE LAS DECLARACIONES 13

3.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD 13

3.2.1. Requisitos del personal 13

3.3. NORMATIVA 14

3.3.1. Legislación nacional 14

3.3.2. Otras normas 14

3.4. FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERRROVIARIO, INSTALACIONES TÉCNICAS E INFRAESTRUCTURA....14

3.4.1. Material rodante 14

3.4.2. Infraestructura e instalaciones técnicas 15

3.5. INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO....16

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES 16

4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS 16

4.2. DELIBERACIÓN 17

4.3. CONCLUSIONES 17

5. MEDIDAS ADOPTADAS....18

5.1. MEDIDAS ADOPTADAS CON ANTERIORIDAD AL SUCESO....18

5.2. MEDIDAS ADOPTADAS A RAÍZ DEL PRESENTE SUCESO....18

6. RECOMENDACIONES....19

1. RESUMEN

El día 11 de julio de 2014 a las 20:33 horas el tren 27141 de cercanías (línea C-8B) de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, procedente de Madrid Chamartín y destino Cercedilla, arrolla en la estación de Mataespesa de Alpedrete a una niña que cruzaba en bicicleta por el paso entre andenes situado enfrente del edificio de viajeros de dicha estación. El tren hacía su entrada por la vía 1 y se disponía a realizar parada comercial.

Como consecuencia del arrollamiento resulta fallecida la niña que cruzaba por el paso entre andenes.

Conclusión: El accidente se produjo por la invasión del gálibo de la vía por la víctima, al cruzar por el paso entre andenes sin percatarse de la llegada del tren.

Recomendaciones:

Destinatario final	Número	Recomendación
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-1	Iniciar las gestiones encaminadas a la sustitución del actual paso entre andenes de la estación por un paso a distinto nivel.
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-2	Mientras se mantenga el actual paso entre andenes, gestionar el refuerzo de la señalización del mismo, colocando carteles que recuerden a los peatones la necesidad de mirar y cerciorarse de que no se aproxima ningún tren.
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-3	Impulsar la actividad del grupo de trabajo sobre la accidentabilidad en estaciones de la AESF.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1. SUCESO

2.1.1. Datos

Día / Hora: 11.07.2014 / 20:33

Lugar: Estación de Mataespesa de Alpedrete (PK 4+569), en el paso entre andenes

Línea: 110 Segovia a Villalba de Guadarrama

Tramo: Villalba de Guadarrama - Cercedilla

Municipio: Alpedrete

Provincia: Madrid

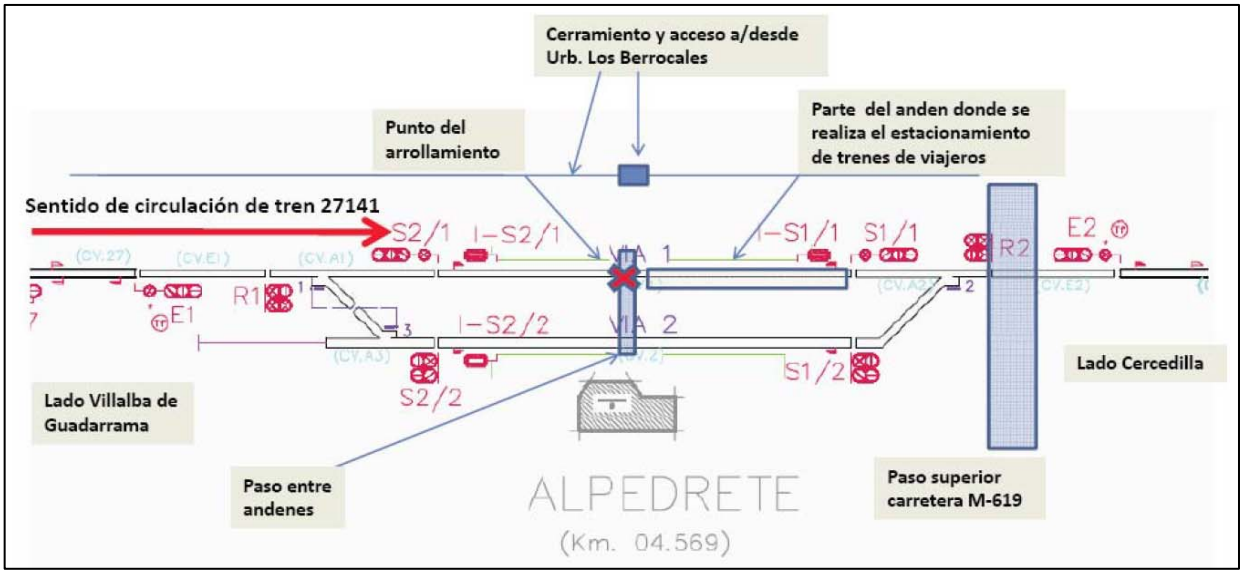
2.1.2. Descripción del suceso

Los hechos tuvieron lugar el día 11 julio de 2014 a las 20:33 horas en el paso entre andenes de la estación de Mataespesa de Alpedrete (PK 4+569), de la línea 110 Segovia a Villalba de Guadarrama, en la provincia de Madrid.

El tren 27141 de cercanías (línea C-8B) de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, procedente de Madrid Chamartín y con destino Cercedilla, venía circulando con normalidad por la vía 1 y se disponía a realizar parada comercial en la estación de Mataespesa de Alpedrete. Al entrar en la estación hizo uso del silbato. Seguidamente el maquinista ve a una niña subida en bicicleta que cruzaba las vías desde vía 1 a vía 2 por el paso entre andenes existente frente al edificio de viajeros. El maquinista hizo uso nuevamente del silbato y del freno de emergencia sin poder evitar el arrollamiento.

La niña resultó muerta como consecuencia del arrollamiento.

Croquis:



Fuente: Adif

2.1.3. Decisión de abrir la investigación

El jefe de investigación de accidentes de la Dirección de Seguridad en la Circulación del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), a las 21:04 horas del 11 de julio de 2014, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que se había producido el suceso objeto de esta investigación.

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 y siguientes, asigna la competencia para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, el 14 de julio de 2014, acuerda abrir la investigación de este suceso.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado reglamento, el presidente de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación a un técnico adscrito a la Secretaría de dicha Comisión.

El equipo investigador lo integran el citado técnico de la Secretaría junto con:

- El gerente de área de seguridad en la circulación centro del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), y por delegación del director de seguridad en la circulación de Adif. Entregó su informe particular el 22.10.2014.

- El jefe de área de investigación técnica de accidentes de Renfe Operadora, y por delegación del director de seguridad en la circulación de Renfe Operadora. Entregó su informe particular el 11.09.2014.

INECO S.A., empresa pública, en el marco de un acuerdo de encomienda de gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios suscrito con la Subsecretaría del Ministerio de Fomento, ha realizado trabajos de apoyo al técnico responsable en la investigación de este suceso.

2.2. CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

2.2.1. Personal ferroviario implicado

Por parte de Renfe Operadora

El maquinista del tren 27141, con matrícula 1347053.

2.2.2. Material rodante

Tren de cercanías 27141, compuesto por automotor eléctrico de la serie 450 (6 coches M-R-R-R-R-M), una longitud de 159 metros y un peso de 481 toneladas.

Tipo 140 (velocidad máxima 140 km/h según el libro horario del tren).

Nº UIC: 967194500187.

2.2.3. Descripción de la infraestructura

La línea 110 Segovia a Villalba de Guadarrama dispone de vía única electrificada de ancho ibérico.

La circulación se realiza al amparo de Bloqueo Automático de vía única (BAU) con CTC y dependiente del puesto de mando de Madrid Chamartín.

La velocidad máxima en el trayecto que incluye la estación de Mataespesa de Alpedrete es de 90 km/h según se indica en el cuadro de velocidades máximas.

La estación de Mataespesa de Alpedrete está situada en el PK 4+569 de la línea 110 Segovia a Villalba de Guadarrama.

La alineación es en curva hacia la izquierda según el sentido de circulación hacia Segovia. La visibilidad por el lado Villalba de Guadarrama es reducida (menos de 150 metros) al discurrir la vía en trinchera hasta el comienzo del andén.

La estación cuenta con una vía general (vía 1) y una vía de apartado (vía 2). Por el andén de la vía 1 se accede al paso entre andenes mediante una rampa delimitada por dos barandillas y de trazado perpendicular a la vía 1. El paso entre andenes se encuentra ubicado frente al edificio de viajeros, es de tipo Strail y cruza las dos vías.

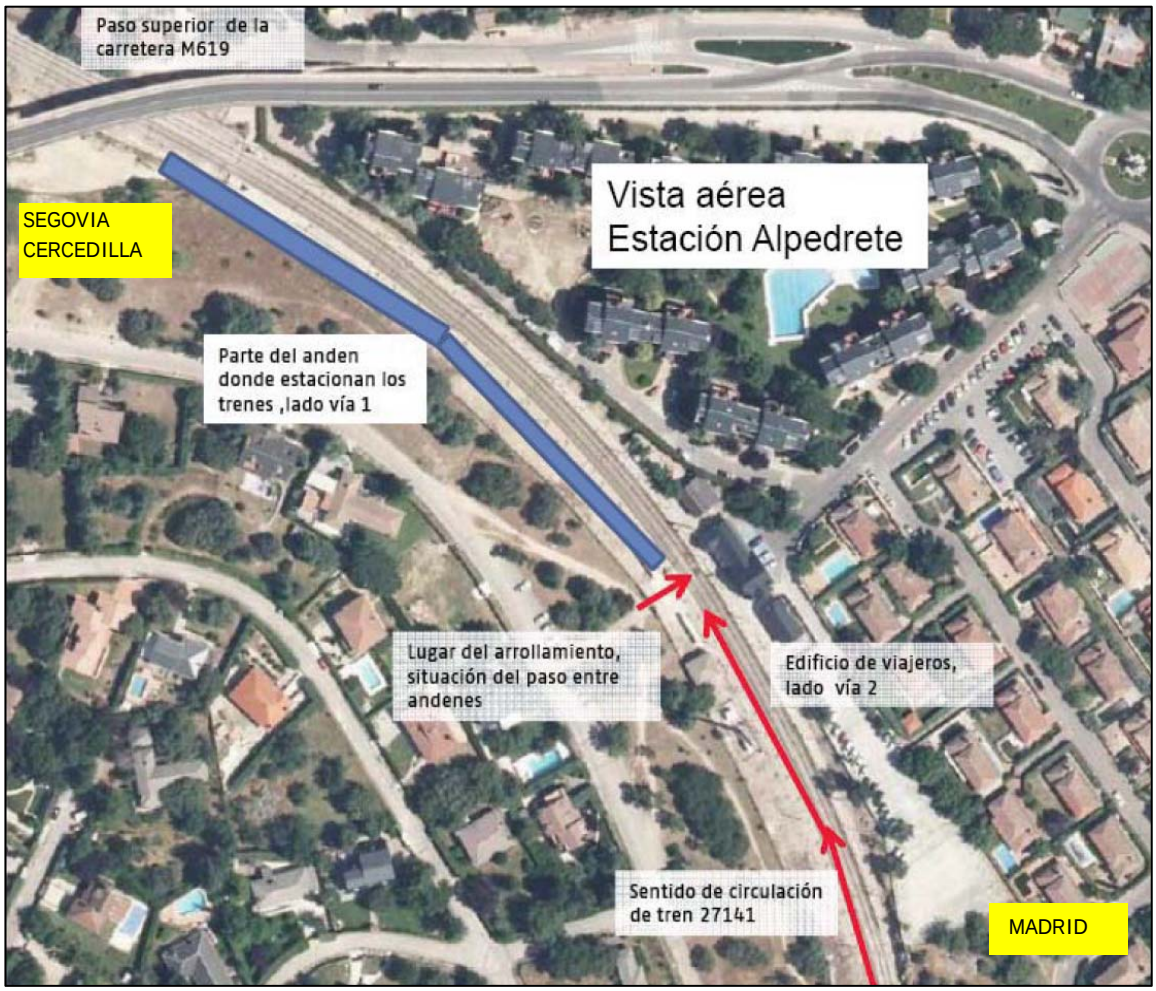
La estación dispone de dos andenes, el de la vía 1 que tiene una longitud de 323 metros y se encuentra dividido por el paso entre andenes en dos zonas. En el lado Madrid el andén desde su punta hasta el paso entre andenes tiene una longitud de 116 metros. En el lado Segovia desde el paso hasta la punta dispone de una longitud de 207 metros, en esta zona es donde realizan las paradas comerciales de los trenes. El andén de la vía 2 tiene una longitud de 316 metros. La parte del lado Madrid es igual a la del andén 1 y la parte del lado Segovia dispone de una longitud de 200 metros.

No existe paso a distinto nivel para cruzar las vías de la estación.

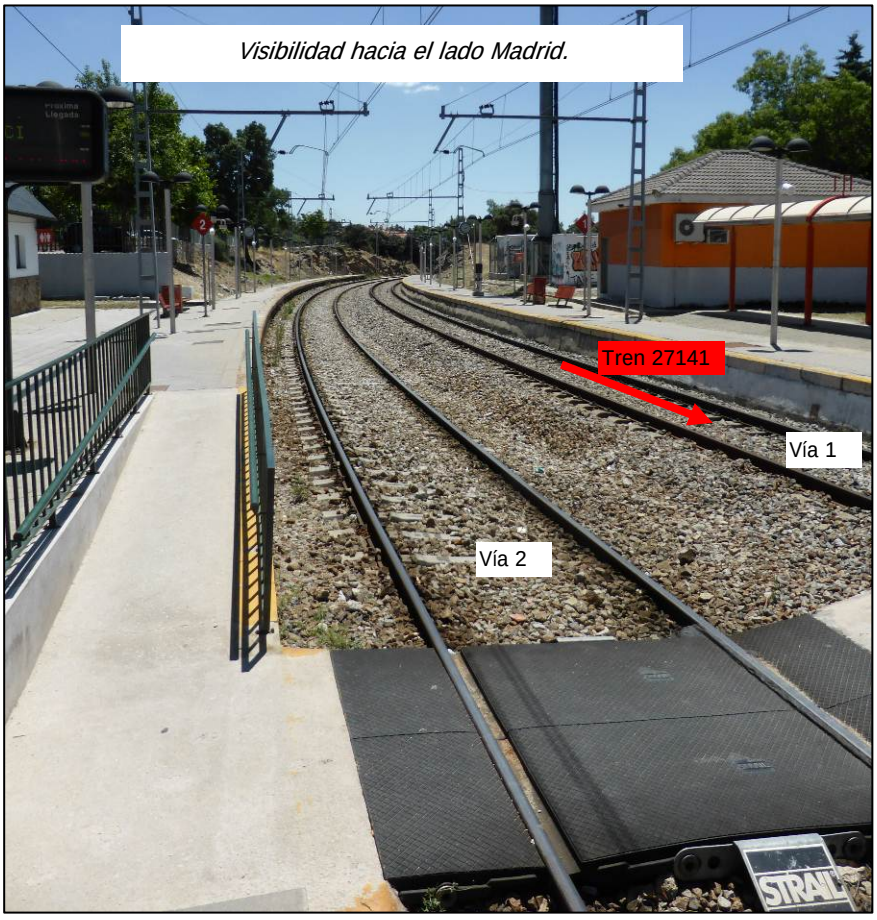
Existe megafonía y paneles luminosos que anuncian la llegada de los trenes, el tiempo restante hasta su entrada a la estación y el destino del mismo. También dispone de videocámaras de vigilancia.

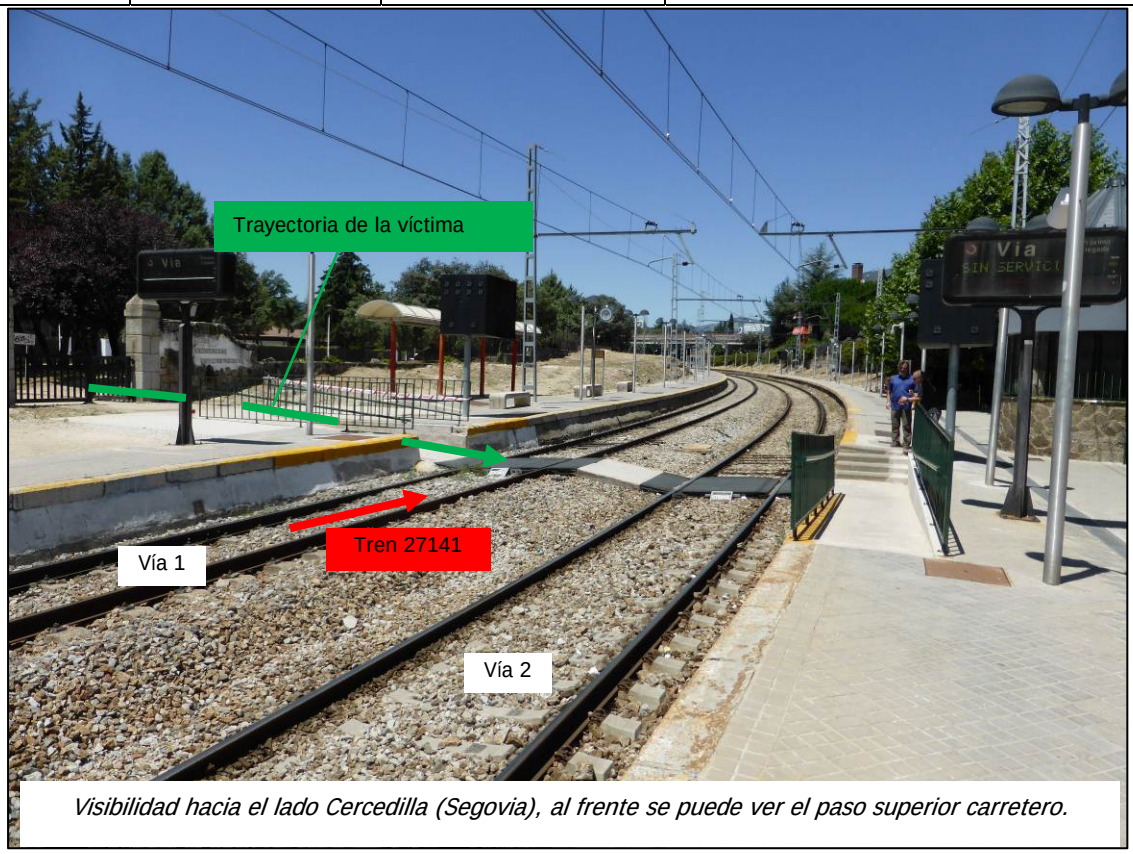
Por el lado del andén de la vía 1 existe un cerramiento constituido por una puerta metálica que da acceso a la urbanización Los Berrocales.

El trazado de la línea divide a la población en dos, por lo que el paso entre andenes es utilizado como alternativa de paso entre las dos zonas por peatones que no son usuarios de la estación. No existe alternativa de paso cercana para peatones para cruzar la población, sólo un paso superior carretero en la M-619 por el lado Cercedilla.

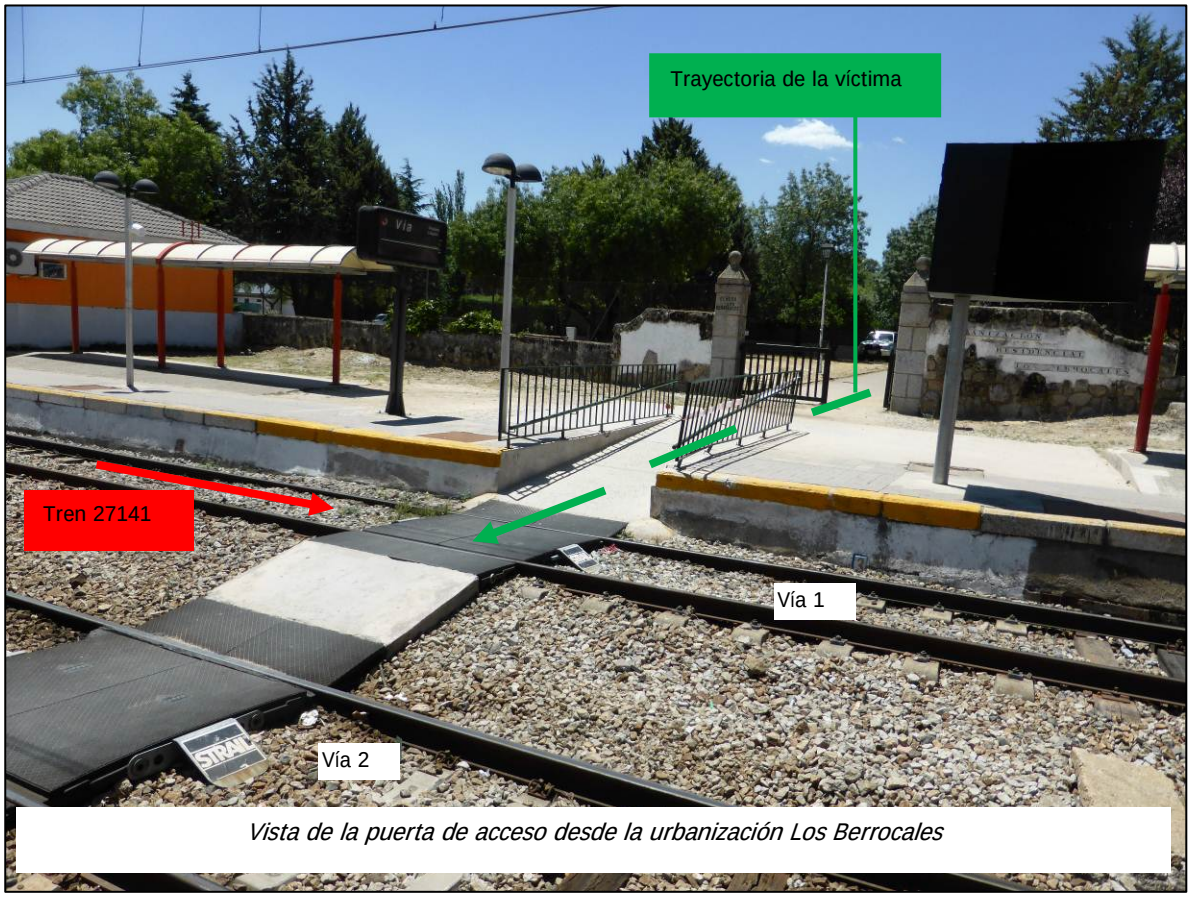


Cercedilla
Segovia
Madrid
MATAESPES
ALPEDRETE
Vía 2
Vía 1
TREN 27141
Trayectoria de la víctima
renfe
SEGURIDAD


Visibilidad hacia el lado Madrid.
Tren 27141
Vía 1
Vía 2



Visibilidad hacia el lado Cercedilla (Segovia), al frente se puede ver el paso superior carretero.



Vista de la puerta de acceso desde la urbanización Los Berrocales

2.2.3.1. Datos de tráfico ferroviario

Según el sistema de información CIRTRA (Circulaciones por Tramos) Tomo II de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Villalba de Guadarrama - Cercedilla, tramo al que pertenece el punto kilométrico donde suceden los hechos, es de 316.

Estas circulaciones se desglosan en: 89 de media distancia, 224 de cercanías y 3 de servicio.

2.2.4. Sistemas de comunicación

Radiotelefonía digital tren-tierra modalidad C.

2.2.5. Plan de emergencia interno-externo

Notificación

El maquinista del tren 27141 da aviso al puesto de mando de Madrid Chamartín.

Plan de emergencia interno

Desde el Puesto de Mando de Madrid Chamartín se comunica lo sucedido a las Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora, a Seguridad Corporativa de Renfe, al Operador y servicios afectados.

Se suspende la circulación entre las estaciones de Villalba de Guadarrama y Collado Mediano entre las 20:40 y las 23:30 horas y se establece plan alternativo de transporte realizándose el servicio entre estas estaciones en autocar.

Plan de emergencia externo

Desde el puesto de mando de Madrid Chamartín se dio aviso a los servicios de emergencia, personándose en el lugar de los hechos los servicios de urgencias de la Comunidad de Madrid (SUMA), los bomberos, guardia civil y policía local.

2.3. VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1. Víctimas mortales y heridos

Una niña de 13 años resultó fallecida.

2.3.2. Daños materiales

Material rodante: no se produjeron.

Infraestructura: no se produjeron.

2.3.3. Interceptación de la vía. Minutos perdidos

Se interrumpe la circulación desde las 20:40 hasta las 23:30 horas entre las estaciones de Villalba de Guadarrama y Collado Mediano. Los trenes de la línea de cercanías C-8B Madrid – Villalba - Cercedilla rotan en la estación de Villalba y se crea un tren lanzadera entre las estaciones de Cercedilla y Collado Villalba.

Se producen retrasos en 12 trenes de viajeros de cercanías de Madrid, con un total de 172 minutos. Además se suprimen 4 trenes de cercanías.

2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del suceso no existían condiciones meteorológicas adversas.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1. RESUMEN DE LAS DECLARACIONES

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 27141, el día 17 de julio de 2014 en Madrid, se extracta lo siguiente:

Que circulaba a una velocidad entre 15 y 20 km/h.

Que tanto la señal avanzada como la señal de entrada de la estación estaban en indicación de vía libre.

Que efectuó la entrada en la estación de Alpedrete y que, tras haber hecho uso del silbato a la entrada de la estación, observó cómo una persona irrumpía en la vía montada en bicicleta por el acceso de peatones, y aunque hizo uso de nuevo del silbato y actuó sobre el freno de emergencia no pudo evitar el arrollamiento.

Que comunicó el hecho al puesto de mando por radiotelefonía para que avisaran a los servicios de emergencia y que fue a comprobar los efectos del accidente, encontrándose que había una persona entre el tren y el andén, que volvió a la cabina e informó al puesto de mando.

3.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1. Requisitos del personal

El maquinista del tren 27141 posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio. (Título V – Personal de conducción - en vigor hasta el 11 de enero de 2019, en virtud de la disposición transitoria octava de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre).

Éste tiene una antigüedad en el cargo desde el 11.09.1987.

Realizó su último reciclaje formativo el 04.04.2014 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 01.04.2013, conforme a la normativa vigente.

3.3. NORMATIVA

3.3.1. Legislación nacional

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

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

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.

Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

Título V de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

3.3.2. Otras normas

Reglamento General de Circulación.

Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (octubre de 2008).

3.4. FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERRROVIARIO, INSTALACIONES TÉCNICAS E INFRAESTRUCTURA

3.4.1. Material rodante

Del análisis del registrador de seguridad del tren 27141 se observa que pasó por la baliza de pie de la señal de entrada E1 (PK 3+890) a las 20:38:57 horas estando ésta en indicación L2-L3 (vía libre) y a una velocidad de 85 km/h.

A las 20:39:12 horas se produce el primer uso del silbato cuando circulaba a una velocidad de 84 km/h. A las 20:39:32 horas se registra el uso del silbato por segunda vez, circulando el tren en esos momentos a 51 km/h.

A las 20:39:36 horas el maquinista hace uso del freno de servicio en apriete máximo cuando circulaba a 47 km/h. A las 20:39:47 horas el tren quedó detenido en el PK 4+750 tras haberse producido el arrollamiento.

Se aprecia un desfase horario de + 6 minutos entre la hora del registrador del tren y el registrador del puesto de mando.

La velocidad del tren fue inferior a la máxima permitida en el trayecto.

Los equipos de seguridad del tren funcionaron correctamente.

3.4.2. Infraestructura e instalaciones técnicas

El arrollamiento se produce en un paso entre andenes (al mismo nivel) cuyo pavimento es de caucho tipo Strail. El paso entre andenes no dispone de carteles que recuerden a los peatones la necesidad de mirar a ambos lados antes de cruzar.

En la estación no existe otra alternativa para pasar de un andén a otro.

Del análisis del videográfico del puesto de mando de Chamartín se aprecia que el tren 27141 tenía establecido itinerario de entrada por vía 1 de la estación de Mataespesa de Alpredrete por el lado Madrid, estando la secuencia de señales en indicación de vía libre.

Del visionado de las imágenes grabadas por las cámaras de seguridad de la estación momentos antes del suceso se aprecia que:

> Unos 30 segundos antes del suceso, pasaron dos ciclistas por el paso entre andenes, se observa también a varias personas andando por los andenes y a otras sentadas en los bancos dispuestos en el andén de la vía 1.
>
> En un momento dado, aparece una niña montada en una bicicleta (la víctima) que accede a la estación por la cancela de la urbanización “Los Berrocales”. La niña se dirige directamente hacia la rampa de acceso al paso entre andenes, va acompañada de otro menor que la sigue también en bicicleta y que se detiene al llegar a comienzo de la rampa. La niña baja la rampa y sin detenerse irrumpe en la caja de la vía 1 quedándose detenida en la misma y percatándose de la llegada del tren, el cual se acercaba y se encontraba en esos momentos a unos 30 metros del paso entre andenes. El tiempo transcurrido desde que entra la niña por la cancela de la urbanización y se detiene en la caja de la vía 1 es de 3 segundos.

La niña una vez detenida en la vía 1 y al darse cuenta de la llegada del tren, con los pies en el suelo y montada en la bicicleta realiza un giro de 180 grados e inicia el regreso al andén de la vía 1, el tren está ya prácticamente encima de la víctima. Logra acceder al andén pero el tren engancha la rueda trasera de la bicicleta arrastrando a la niña y a la bicicleta y golpeándolas entre el andén y el propio tren. Desde que la niña se detuvo en la vía 1 hasta el momento del arrollamiento transcurrieron 3 segundos.

3.5. INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada laboral del maquinista del tren 27141:

- el día 11: 7 horas y 35 minutos (4 horas y 37 minutos de conducción efectiva),

- el día 10: descanso,

- el día 9: descanso.

Al maquinista, el día 12 de julio a las 00:10 horas, se le realizan pruebas de alcoholemia y drogas con resultado negativo en ambas.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS

Los hechos tuvieron lugar el día 11 julio de 2014 a las 20:33 horas (hora del registrador del CTC) en el paso entre andenes de la estación de Mataespesa de Alpedrete (PK 4+569), de la línea 110 Segovia a Villalba de Guadarrama, en la provincia de Madrid.

El tren 27141 de cercanías (línea C-8B) de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, procedente de Madrid Chamartín y con destino Cercedilla venía circulando con normalidad y se disponía a realizar parada comercial en la vía 1 de la estación de Mataespesa de Alpedrete.

Según la hora marcada por el registrador de seguridad del tren a las 20:38:57 horas el tren 27141 pasó por la baliza de pie de la señal de entrada E1 (PK 3+890) estando ésta en indicación L2-L3 (vía libre) y a una velocidad de 85 km/h. Seguidamente cuando eran las 20:39:12 horas se produce el primer uso del silbato cuando circulaba a una velocidad de 84 km/h.

El tren inicia la reducción paulatina de velocidad por la aplicación del freno de servicio por parte del maquinista con el objeto de realizar la parada comercial.

Cuando el tren se encontraba a unos 30 metros del paso entre andenes y circulaba a una velocidad de unos 50 km/h, irrumpe (por el lado izquierdo según el sentido de la marcha del tren) en el paso entre andenes la víctima montada en una bicicleta y deteniéndose en la caja de la vía 1.

Aproximadamente sobre las 20:39:32 horas se produce una sucesión de acontecimientos en un corto periodo de tiempo: uso de la bocina, freno de servicio en máxima aplicación y el arrollamiento de la víctima.

A las 20:39:47 horas el tren quedó detenido en el PK 4+750 tras haberse producido el arrollamiento.

La niña resultó fallecida como consecuencia del arrollamiento.

4.2. DELIBERACIÓN

El personal de conducción cumple la normativa vigente en cuanto al título, habilitaciones, reciclaje y reconocimiento médico y psicotécnico.

Las instalaciones y los sistemas de seguridad del material móvil funcionaron correctamente.

La velocidad del tren era inferior a la velocidad máxima admitida.

El tren 27141 tenía parada comercial prevista sobre la vía 1 en las estación de Mataespesa de Alpedrete.

En la estación de Mataespesa de Alpedrete existe megafonía centralizada en funcionamiento y en cada una de las dos vías paneles informativos luminosos que anuncian la llegada de los trenes, indicando destino y tiempo restante para su entrada en la estación.

En la estación de Mataespesa de Alpedrete no existe otra alternativa para cruzar las vías que el paso entre andenes tipo Strail situado frente al edificio de viajeros.

El paso entre andenes no dispone de carteles que recuerden a los peatones la necesidad de mirar a ambos lados antes de cruzar.

El trazado de la línea 110 divide a la población, produciendo un efecto barrera y siendo el paso entre andenes de la estación el único punto para cruzar la línea férrea. Consecuentemente dicho paso es usado por personas que no son usuarios del tren, y que cruzan la localidad de un lado a otro. Existe hacia el lado Villalba un paso superior carretero (M-619) que no se considera como alternativa de cruce para la zona de la estación.

4.3. CONCLUSIONES

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

El accidente se produjo por la invasión del gálibo de la vía por la víctima, al cruzar por el paso entre andenes sin percatarse de la llegada del tren.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

5.1. MEDIDAS ADOPTADAS CON ANTERIORIDAD AL SUCESO

En base a sucesos similares ocurridos en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) se creó en el seno de la extinta Dirección General de Ferrocarriles (DGF), como autoridad nacional de seguridad ferroviaria, un grupo de trabajo sobre la accidentabilidad en estaciones. Dicho grupo inició su actividad en febrero de 2014.

5.2. MEDIDAS ADOPTADAS A RAÍZ DEL PRESENTE SUCESO

Por parte de Adif:

- Se procedió a la instalación de un burladero tipo barandilla metálica en el acceso al paso entre andenes por la vía 1, construido en forma de "L", para que no se pueda acceder tan directamente a las vías.

Vista del burladero instalado en el andén de la vía 1, por el acceso desde la urbanización Los Berrocales. (Fuente: Adif)

- Se realizó un cerramiento con un muro de hormigón del acceso del lado norte de la vía 1 que daba a un descampado colindante.

- Instalación de una nueva cancela en la puerta de acceso del final del andén de la vía 2, cuyas hojas se han soldado para impedir su apertura.

6. RECOMENDACIONES

Destinatario final	Número	Recomendación
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-1	Iniciar las gestiones encaminadas a la sustitución del actual paso entre andenes de la estación por un paso a distinto nivel.
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-2	Mientras se mantenga el actual paso entre andenes, gestionar el refuerzo de la señalización del mismo, colocando carteles que recuerden a los peatones la necesidad de mirar y cerciorarse de que no se aproxima ningún tren.
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	36/14-3	Impulsar la actividad del grupo de trabajo sobre la accidentabilidad en estaciones de la AESF.

Madrid, 25 de mayo de 2015