



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 007/07 ocurrido el 5.02.2007*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 007/2007
OCURRIDO EL DÍA 05.02.2007



1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó por correo electrónico el pasado 05/02/07 que se había producido el arrollamiento en paso a nivel de una persona, resultando fallecida la misma. El paso a nivel está situado en Veguellina de Orbigo, provincia de León, en el punto kilométrico 157,671 de la Línea 800 León-La Coruña, SD.

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. Investigación que tendrá como finalidad determinar sus causas y formular recomendaciones para reducir los riesgos en el transporte ferroviario de acuerdo con el artículo 112 del citado Reglamento. Reglamento que traspone parcialmente la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, que en su Artículo 19 circunscribe la investigación a la mejora de la seguridad, y en ningún caso a la determinación de culpas o responsabilidades.

De conformidad también con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 1 de enero de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: paso a nivel de clase C sito en el punto kilométrico 157,671.

Línea: 800 León - La Coruña S.D.

Municipio: Veguellina de Orbigo.

Provincia: León.

Día/Hora: 05.02.07/14:37.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático en Vía Unica. con CTC.

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 sus informes particulares sobre el mismo que fueron remitidos



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

Una persona que cruzaba las vías resultó fallecida, como consecuencia de su arrollamiento por el tren de larga distancia nº 280 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 269.412-3 y 3 vehículos con masa remolcada de 150 toneladas, procedente de Vigo y con destino a Hendaya, el día 5 de febrero de 2007 a las 14 horas y 37 minutos a la altura del paso a nivel de clase C ubicado en el punto kilométrico 157/671 de la línea León-La Coruña SD.

La víctima era una mujer de 56 años.

PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren de larga distancia 280, nº de matrícula 9664178.
Jornada de conducción del día del accidente, 02:39 h.
Jornada de conducción del día 04-02-2007, 03:02 h.
Jornada de conducción del día 03-02-2007, descanso.

3.2.- DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños ni en la vía ni en sus instalaciones.

Se produjeron daños menores en la locomotora del tren (manga de calefacción eléctrica).

3.3.MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando que cursó aviso a Seguridad Corporativa, Seguridad en la Circulación de ADIF y RENFE Operadora, Gire de RENFE y Adif, Mantenimiento de Infraestructura, Jefatura de Seguridad y Gestión de Tráfico de la Gerencia Operativa de León y Operadores afectados.

Agentes de la Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif se personaron en el lugar del accidente procediendo a la toma de datos, realización de la prueba de alcoholemia al maquinista y toma de declaración.

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista a las 16:33 horas, con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).



Personados la Autoridad Judicial y el forense procedieron al levantamiento del cadáver a las 17 horas y 35 minutos, momento en el que se autorizó al tren 280 a reanudar la marcha.

Finalmente y a las 18 horas, se restablece la circulación en condiciones normales.

3.4. PERTURBACIONES DE TRAFICO

Se produjeron las siguientes perturbaciones al tráfico ferroviario:

- 435 minutos de retraso acumulados en 3 trenes de Larga Distancia.
- 65 viajeros transbordados por carretera correspondientes a 3 trenes de Media Distancia.
- Supresión de un tren de Mercancías.

3.5.COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.5.1. Lugar del suceso.

El arrollamiento se produce en el paso a nivel sito en el P.K. 157,671 de la Línea 800 León-La Coruña SD, en la entrada de la estación de Veguellina de Orbigo.

El paso a nivel está protegido con semibarreras enclavadas, señalización luminosa y acústica a cada lado de la carretera que accede a la vía para el tráfico vial. Asimismo, dispone de dos pasos exclusivos de peatones, uno a cada extremo del paso a nivel, con señalización luminosa asociada.

En el informe de ADIF se adjunta la ficha de inspección del paso a nivel de fecha 06/02/2007.

3.5.2. Señalización.

3.5.2.1. Señalización asociada al camino cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Dispone de: señales de peligro a ambos lados, señales de bandas de aproximación de 2 y 3 bandas en su lado izquierdo y de 3 bandas en su lado derecho, señales de limitación de velocidad en su lado izquierdo.

No dispone de: señales de: firme irregular, prohibido adelantar, cruce regulado con semáforos, limitación de velocidad en el lado derecho, ni de señalización en la calzada.

3.5.2.2. Señalización en la vía cuya titularidad es de ADIF.

Dispone de señalización de Silbar a 500 metros del paso a nivel.



3.5.3. Estudio de visibilidad.

Tomada a 5 metros del carril y a 1,20 metros de altura:

- Margen derecho: a la derecha es de 800 metros; a la izquierda es de 800 metros.
- Margen izquierdo: a la derecha es de 80 metros; a la izquierda es de 10 metros.

3.5.4. Funcionamiento del paso a nivel.

En el momento del accidente, las semibarreras del paso a nivel del p.k. 157,671 se encontraban bajadas sus sistemas de seguridad (luminosos y acústicos) funcionaban correctamente.

Del Histórico de Ordenes e Indicaciones del Puesto de Mando de León, se extrae que las señales de entrada y salida de la estación de Veguellina se encontraban en vía libre para el paso directo del tren 280 y las barreras de los pasos a nivel de los p.k. 158,483 y 157,671 estaban abatidas.

3.5.5. Velocidad del tren.

El tren de larga distancia nº 280 circulaba a una velocidad de 152 km/h., siendo la velocidad máxima permitida en ese tramo de 155km/h.

3.6 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 5 de febrero de 2007 se extracta lo siguiente: *"El día 5 de febrero circulando con el tren 280, al acercarme al paso a nivel del p.k. 157/670 que se encuentra en la estación de Veguellina, haciendo uso del silbato de la locomotora, observo que una mujer se dirigía hacia la vía , y que me pareció que iba hablando por el móvil y en actitud aparentemente distraída, ya que no hacía caso del silbato ni de las indicaciones que le hacía un señor que se encontraba al otro lado del paso, así que a pesar de hacer uso del freno de emergencia no se evitó el arrollamiento, quedando el tren detenido en el Km 156/500 "*

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

CONSIDERACIONES

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

- El arrollamiento se produjo en el paso a nivel peatonal de clase C situado en el punto kilométrico 157,671 de la línea de León-La Coruña SD. El paso, cruza una vía general y una vía desviada.



- Está situado en una recta de 7.257 metros de longitud, en la intersección de la línea del ferrocarril con el camino denominado “ Carretera de Río Negro a León-Caboalles” , de la localidad de Veguellina, es decir discurre por el interior de su núcleo urbano.
- El paso a nivel dispone de un momento de circulación de $(30,94 \text{ trenes/día} * 689 \text{ vehículos/día}) = 21.316$, con una visibilidad técnica de 497 metros.
- El paso está dotado de semibarreras enclavadas, señalización luminosa y acústica para la protección del tráfico de carretera. Para la protección de los peatones, dispone de tráfico separado del vial, señalización luminosa y burladero de acceso al mismo.
- El paso está dotado de semibarreras automáticas, enclavadas con las señales de la estación para el tráfico vial; dispone de sendas señales luminosas a cada lado de la carretera que accede a la vía. Asimismo, dispone de dos pasos exclusivos de peatones, uno a cada extremo del Paso a Nivel debidamente señalizados y con semáforo peatonal con señalización acústica y luminosa para el tráfico vial y señalización luminosa para el tráfico de peatones.
- Estando de acuerdo con los informes de ADIF y RENFE, se constata el buen funcionamiento de los sistemas de seguridad del Paso a Nivel al paso del tren 280.
- Se constata el buen estado de mantenimiento del firme de Strail del paso a nivel, tanto para vehículos como para peatones.
- Se constata que el camino que conduce al mencionado paso a nivel y cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, no se adecua a las prescripciones establecidas en la Orden Ministerial de 02/08/2001.
- En cuanto a la señalización ferroviaria, se constata la existencia de los silbares tal y como prescribe la O.M. de 2/08/2001.
- Se constata que la buena visibilidad del paso a nivel por el lado derecho de la vía que corresponde al lugar por donde accedió la víctima.
- Se constata que el tren nº280 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Se constata que la jornada del maquinista el día del accidente y en las 48h anteriores no supera los límites reglamentarios.
- Se constata que el maquinista se encontraba en condiciones aptas para el desarrollo de su función.



OTRAS CONSIDERACIONES.

- En la actualidad se encuentra en fase de estudio mediante Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Autónoma de Castilla y León para la supresión de este paso a nivel.

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 ADIF concluye “El Accidente fue debido a la imprudencia de la víctima, al hacer caso omiso de las señales acústicas que realizaba el maquinista del tren, de los sistemas de cierra y aviso del Paso a Nivel, así como de los avisos de una persona que se encontraba en las proximidades, irrumpiendo en el Paso a Nivel , vía 1 de la Estación de Veguellina, en el momento de llegar el Tren 280, lo que produjo su arrollamiento”.

Renfe Operadora, *“Imprudencia de la víctima por invadir el gálibo de la vía en el momento de la llegada del Tren Larga Distancia 280, haciendo caso omiso de las señales del Paso a Nivel, de las advertencias de peligro de personas que se encontraban ante el mismo, siendo inevitable el arrollamiento a pesar de la actuación del maquinista, consistente en el reiterado aviso acústico mediante el silbato de la locomotora y la aplicación urgente del freno de emergencia”.*

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

6. CONCLUSIONES

Se estima que el accidente tuvo su origen en la imprudencia de la víctima, que se dispuso a cruzar las vías haciendo caso omiso de las señales del paso a nivel y de las señales acústicas efectuadas por el tren.

7. RECOMENDACIONES

A la vista de que existe una actuación para la supresión de este paso a nivel, se estima conveniente recomendar que se comunicara al titular del camino que conduce al paso a nivel objeto del arrollamiento, la necesidad de completar la señalización de la carretera de acuerdo a las prescripciones establecidas en la Orden Ministerial de 2 de agosto de 2001.

Sensibilizar a la población en el correcto uso de las zonas de paso.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 007/07 ocurrido el 5.02.2007*

Informe definitivo

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, 20 de junio de 2007.

El Técnico responsable de la investigación del accidente