



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 32/2006 ocurrido el 05.09.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0032/2006
OCURRIDO EL DÍA 05.09.2006



1.- ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó con fecha 11.09.06 a través del correo electrónico, que se había producido el arrollamiento de una persona en plena vía resultando fallecida la misma, en el punto kilométrico 459/200 de la Línea Santander-Palencia, en la provincia de Santander, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif.

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 septiembre de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2.-UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: plena vía, en el punto kilométrico 459/200 de la Línea 160 Santander-Palencia.

Trayecto: Barcena Pie de Concha-Cobejo.

Provincia: Cantabria.

Día/Hora: 05.09.06/16:13.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático con CTC.

3.-RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de Adif que en ausencia del informe de recogida de datos incluye los datos 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 Media Distancia servicio de Cercanías nº26326 de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 440109 y 2 vehículos con masa remolcada de 107 Tm., cuando circulaba entre las estaciones de Barcena Pie de Concha y Cobejo, detuvo su marcha a las 16 horas y 13 minutos en el punto kilométrico 459/050 de la línea Santander-Palencia, por haber arrollado a un anciano que transitaba por el centro de la caja de la vía.



La víctima era un varón de 77 años de edad.

3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 26926.

3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando de Santander que cursó aviso a la Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de ADIF y de RENFE Operadora respectivamente, Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF, Jefatura Técnica de Operaciones de Santander, Operador de Cercanías y medios sanitarios.

La Guardia Civil se personó en el lugar de los hechos procediendo, al reconocimiento de la víctima y confirmación de su fallecimiento.

Agentes de ADIF se personaron en el lugar del arrollamiento procediendo a la toma de datos e inspección del lugar, realización de la prueba de control de alcoholemia y toma de declaración al maquinista.

A las 20 horas y 23 minutos se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

A las 16 horas y 13 minutos se interrumpió la circulación, quedando reanudada a las 19 horas y 32 minutos en condiciones normales, cuando la Autoridad Judicial autorizó el levantamiento del cadáver.

3.5. PERTURBACIONES DE TRÁFICO

Se produjo un retraso de 77 minutos acumulado en 6 trenes de viajeros, y uno de 70 minutos acumulado en 3 trenes de Mercancías.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El lugar del arrollamiento se encuentra en un tramo curvo de radio 353 metros y en rampa de 9,2 milésimas, en el punto kilométrico 459,200 de la Línea 160 Santander – Palencia, en trayecto de Bloqueo Automático con CTC.



En el tramo donde se produjo el arrollamiento no se encuentran accesos a la vía férrea.

3.6.2. Velocidad del tren.

Analizada la cinta TELOC de la UT 440109, en el momento del arrollamiento la velocidad era de 70Km/h, siendo la velocidad máxima de 80 Km/h.

3.7. OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado a 05 de septiembre de 2006 se extrae lo siguiente: *"...a la salida de la curva, estaba el señor de espaldas al Tren, al hacer uso del silbato provoqué que se diera la vuelta e intentó salir de la caja de la vía. Hice uso del freno de emergencia no pudiendo evitar golpearle."*

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1. CONSIDERACIONES

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

– El lugar donde se produjo el arrollamiento es en plena vía, en el punto kilométrico 459/200 de la Línea 160 Santander-Palencia, discurriendo en vía única electrificada.

– Por tratarse de un trazado en curva de radio reducido y en rampa de 9,2 milésimas, la visibilidad tanto para el maquinista como para la víctima en el lugar del accidente es reducida.

– La vía discurre por una zona de espesa vegetación sin asentamientos o núcleos de población en las proximidades, siendo además es una zona de difícil accesibilidad. Esto supone que no se aprecian pasos viciosos en las inmediaciones.

– No dispone de cerramiento perimetral de línea.

– Se constata que la velocidad de la circulación implicada en el accidente era inferior a la máxima prescrita.

4.2. OTRAS CONSIDERACIONES

– Aunque otras circunstancias del accidente nos pudieran llevar a considerar que la causa del accidente pudo ser el suicidio, de la declaración del maquinista se desestima.



5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES INCLUIDAS EN LOS INFORMES PARTICULARES DEL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y DE LA EMPRESA FERROVIARIA.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

Por parte de Adif: *"Se deduce que el motivo del accidente fue debido a la imprudencia de la persona arrollada que se encontraba caminado por el centro de la vía férrea indebidamente."*

Por RENFE Operadora: *"Imprudencia de la víctima que caminaba por el centro de la caja de la vía."*

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes.

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos aportados, el accidente fue causado porque la víctima transitaba indebidamente por la vía cuando fue arrollado por el Tren 26926.

7. RECOMENDACIONES

Para el accidente que nos ocupa no estimamos conveniente la realización de recomendaciones, ya que no se hallan núcleos urbanos que justificaran la ejecución de un vallado en la zona.

No obstante, estimo que el fomento de campañas de sensibilización a la población sobre el peligro que supone cruzar o transitar por las vías podría reducir la siniestralidad.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 32/2006 ocurrido el 05.09.2006

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 del Operador RENFE respectivamente, manifestando su acuerdo con el contenido del informe provisional, por lo que las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

Madrid, 2 de febrero de 2007
El Técnico responsable de la
investigación del accidente,