



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 20/2006 ocurrido el 12.05.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0020/2006
OCURRIDO EL DÍA 12.05.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó el pasado 12 de mayo que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en el paso a nivel del punto kilométrico 494,403 de la Línea 160 Santander-Palencia, situado en Renedo provincia de Cantabria, 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 31 de marzo de 2006 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 P.K. 494,403.

Línea: 160 Santander-Palencia.

Municipio: Piélagos. Provincia: Cantabria.

Día/Hora: 12.05.06/14:14.

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 de informe de recogida de datos, 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

El tren de Grandes Líneas nº 61 de la empresa ferroviaria RENFE, compuesto por la locomotora 252.029 y 9 vehículos con masa remolcada de 155 Tm., detuvo su marcha a las 14 horas y 14 minutos en el paso a nivel del punto kilométrico 494,174 de la línea 160 Santander-Palencia, por haber arrollado a una persona que como consecuencia resultó fallecida en el acto.



La persona cruzaba el mencionado paso a nivel de derecha a izquierda (sentido de la kilometración).

La víctima era un varón.

En el momento del accidente, la víctima iba acompañada de otro varón quien resultó ileso pero requirió traslado al hospital por ataque de nervios.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 61.

3.3 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

3.4 PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 176 minutos, desde las 14:14 horas del día 12 de mayo hasta las 16:10 horas del mismo día, lo que supuso 23 minutos acumulados en dos trenes de Larga Distancia, 78 minutos acumulados en cuatro trenes de Cercanías, 38 minutos en un tren de Media Distancia y 18 minutos en un tren de Mercancías.

3.5 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.5.1. Lugar del suceso.

La estación de Renedo se encuentra en el P.K. 494,883 de la Línea 160 Santander-Palencia con enclavamiento relacionado con el paso a nivel clase C sito en P.K. 494,403 objeto del accidente.

El citado paso a nivel de clase C, se encuentra dotado de semibarreras automáticas enclavadas, con señalización luminosa y acústica a tráfico de carretera, paso destinado a peatones y señalización luminosa peatonal.

De la inspección realizada al paso a nivel se constata que los sistemas de seguridad funcionaban correctamente (el informe particular adjunta el registro de eventos del paso) y que la señalización del paso era correcta y completa.

En cuanto al estudio de visibilidades desde el camino situado en el margen derecho de la línea, se obtiene una visual de 300 metros hacia la derecha e izquierda respectivamente.

3.5.2. Análisis del registro de Eventos del paso a nivel.



A las 14:08:03 horas (hora del registrador del paso) el tren se encuentra a una distancia de 3046 metros del paso y comienza a funcionar la sonería y la iluminación del paso.

A las 14:08:20 horas, el tren se encuentra a 2746 metros encontrándose las barreras abatidas.

(En el informe particular no se adjunta dicho registro de Eventos).

3.5.3. Velocidad del tren.

Según el registro de la memoria estática de la locomotora 252.029, el tren circulaba a 92Km/h, siendo su velocidad máxima permitida de 100 Km/h.

3.6 OTROS DATOS

Del parte de accidente del maquinista realizado en Santander a 12 de mayo de 2006 se extracta lo siguiente: *"...al aproximarme al paso a nivel, las barreras cerradas, por el lado derecho avanzó una persona, miró, al percatarse de la presencia del tren intentó pasar aligerando el paso, no dándole tiempo a rebasar la máquina, siendo arrollada por la misma..."*

Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/l).

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 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 494,174 de la línea Venta de Baños-Santander (kilometración y línea según Dirección de pasos a nivel) en su intersección con la carretera CA 321 de Renedo a Puente Arce, con un trazado ferroviario que discurre en vía única electrificada.
- El paso dispone de un momento de circulación de $(54,28 \times 1.416) = 76890$ vehículos/día, siendo por tanto de clase C. Está dotado de semibarreras automáticas enclavadas con la estación de Renedo, con señalización acústica y luminosa para el tráfico vial y señalización luminosa de "No pasar" para el tráfico de peatones.
- El administrador de la infraestructura y el operador ferroviario coinciden en su informe particular en el correcto funcionamiento de las instalaciones del paso a nivel.
- Se constata la buena visibilidad del paso a nivel.



- Se constata que el tren 61 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado de 0,00 mg/l, por lo que se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES.

- La víctima iba acompañada de otra persona que manifestó que él había cruzado primero el paso y se encontraba esperando a la víctima en el margen izquierdo, mientras que su compañero se dispuso a cruzar a la vez que hablaba por su teléfono móvil.
- En la actualidad se encuentra en fase de anteproyecto, a realizar por ADIF, la supresión de este paso a nivel.

5. ANÁLISIS DE LAS CONCLUSIONES REALIZADAS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA Y POR EL OPERADOR FERROVIARIO.

En los respectivos informes particulares se incluyen las siguientes conclusiones:

El ADIF concluye *"De los hechos descritos y posteriores investigaciones, se deduce que el motivo del accidente fue debido a la falta de cumplimiento por la persona de la indicación de las señales luminosas peatonales del paso a nivel que señalaba la prohibición de no pasar, y su barrera abatida para la protección del paso del tren 61"*.

Renfe Operadora, *"Falta de atención de la víctima al cruzar el paso a nivel indebidamente cuando los elementos de protección del paso a nivel se encontraban funcionando correctamente, protegiendo la circulación del tren"*.

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos obtenidos se estima que el accidente fue causado porque la víctima se dispuso a cruzar las vías del paso a nivel haciendo caso omiso de la indicación de las señales luminosas peatonales que indicaban la prohibición de pasar y estando las barreras abatidas por el paso del tren 61.

7. RECOMENDACIONES

En el municipio de Piélagos se ubican dos pasos a nivel en los P.K. 494/174 y 494/620 ambos de clase C y que a partir de la legislación en materia de supresión de pasos a nivel



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 20/2006 ocurrido el 12.05.2006

Informe definitivo

podrían concentrarse en uno solo. Esta circunstancia nos lleva a recomendar que se aceleren los trámites para la redacción del proyecto y las obras de supresión de ambos, ya que el segundo de ellos se encuentra dentro del Convenio de supresión de pasos a nivel con el Gobierno de Cantabria.

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 de la propuesta de 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,