



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS Y  
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE  
FERROCARRILES

*Investigación del accidente*  
*nº 0021/2007 ocurrido el 18.03.2007*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 0021/2007  
OCURRIDO EL DÍA 18.03.2007



## 1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó por mensaje de correo electrónico que se había producido el arrollamiento de una persona resultando fallecida la misma, en el punto kilométrico 615/644 situado entre las estaciones de Andoain y Hernani, de la Línea 100 Madrid-Hendaya, en la provincia de Guipúzcoa, 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 marzo de 2007 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

## 2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Plena vía, entre el apeadero de Hernani Centro y la estación de Hernani, en el punto kilométrico 615,644 de la Línea 100 Madrid-Hendaya.

Provincia: Guipúzcoa.

Día/Hora: 18.03.07/06:03.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático en vía doble.

## 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 su informe particular sobre el mismo que fue remitido 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 Operadora, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:



### 3.1. HECHOS

El tren de viajeros Larga Distancia 311 de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, remolcado por locomotora 333034, con 4 vehículos y 105 toneladas, procedente de Fuentes de Oñoro y destino Hendaya, detuvo su marcha en vía impar entre el apeadero de Hernani Centro y Hernani (entre las estaciones de Andoaín y Hernani), en el punto kilométrico 615/644 de la línea Madrid-Hendaya, como consecuencia de haber arrollado a una persona.

La víctima resultó ser un varón de 32 añosi.

### 3.2. PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren.

Jornada día del incidencia: 3 horas y 39 minutos.

Jornada 24 horas anteriores: 3 horas y 28 minutos.

Jornada 48 horas anteriores: 3 horas y 45 minutos.

### 3.3. DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños.

### 3.4. MEDIDAS ADOPTADAS

#### *A. Por el maquinista:*

Una vez detenido el tren informa al Puesto de mando de Miranda de Ebro.

#### *B. Por el puesto de mando de Miranda de Ebro:*

Se cursa aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte del Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Renfe Operadora, Operador de Larga Distancia, Jefatura Técnica de Operaciones de Irán y medios sanitarios.

Con la colaboración entre las Gerencias Territoriales Norte de Adif y Renfe Operadora, se realizó la prueba de control de alcoholemia al maquinista en Irún con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

#### *C. Por el Cuerpo de Policía:*

Se procede a analizar el lugar del estacionamiento del tren comprobando la posición del cuerpo de la víctima en el frente de la locomotora del tren, autorizando a reanudar la marcha del tren a las 6:54 horas, una vez retirado el mismo por el cuerpo de bomberos.



*D. Por los medios sanitarios:*

Se procede a reconocer a la víctima, confirmando su fallecimiento, siendo levantado el cadáver a las 07:37 horas y trasladado al tanatorio Duque de Mandes de Hernani.

3.5. PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 52 minutos, desde las 06:03 horas del día 18 de marzo hasta las 06:55 horas del mismo día, lo que produjo un retraso al tren 311 implicado en los hechos de 34 minutos.

También se produjeron 59 minutos de retrasos acumulados en 3 trenes de Cercanías y 29 minutos en tren de Larga Distancia 205.

3.6. COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El punto donde se produjo el accidente es el P.K. 615/644 de la Línea 100 Madrid-Hendaya y se encuentra en B.A.D entre las estaciones Andoaín y Hernani.

Es un tramo de vía en curva de transición de parámetro 400metros y se encuentra a unos 100 metros de la señal E1 de entrada a la estación de Henani.

3.6.2. Velocidad del tren.

Según el análisis de la memoria estática de la locomotora 333034 se desprende que la velocidad en el momento del arrollamiento era de 88 km/h.

La velocidad máxima en el tramo es de 105 km/h.

El tren se detiene en el P.K. 617/067

3.7. OTROS DATOS

Del parte de accidentes o incidencias del maquinista se extracta lo siguiente:  
*"...Circulando normalmente con tren 311 y a unos 100 metros de la señal de entrada me percató de la presencia de una persona andando en la caja de vía en dirección Hernani y por lo tanto de espaldas a mi. Inmediatamente hago uso del silbato y del freno de emergencia siendo del todo imposible evitar el arrollamiento..."*



#### **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 un tramo de vía en curva de transición y en plena vía, entre el apeadero de Hernani Centro y la estación de Hernani, en el P.K. 615/644 de la Línea Madrid-Hendaya.
- Se trata de un tramo ferroviario que discurre en vía doble electrificada, con pendiente de 0.3 milésimas y en Bloqueo Automático de vía doble.
- El arrollamiento se produjo de noche y aunque esta circunstancia reduce la visibilidad del tramo ferroviario, la locomotora del tren 311 está dotada del foco de gran intensidad que pudo avisar de su presencia al viandante. Por otra parte, las condiciones meteorológicas eran buenas teniendo en cuenta las condiciones de nocturnidad ya mencionadas.
- El tren de Larga Distancia 311 circulaba en todo caso a una velocidad menor de la máxima permitida de 105 Km/h.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.
- En la zona del arrollamiento ambos márgenes de la vía se encuentran vallados con cerramiento metálico en buenas condiciones de inaccesibilidad. Aunque se constata que en zonas próximas existen lugares en los que el cerramiento se encuentra en defectuoso estado encontrando roturas en algunos puntos del mismo.

##### **4.2. OTRAS CONSIDERACIONES**

- Entre los días 17 y 18 de marzo en la población de Hernani se celebra la fiesta de "La Sidra". Las carpas en las que se desarrollaban dichos festejos se ubican en la margen derecha de la vía, entre el apeadero de Hernani Centro y la estación de Hernani.
- Presuntamente, la víctima que tenía su residencia junto a la estación de Hernani procedió a acortar el tiempo de recorrido entre las carpas de los festejos y su domicilio.
- La prensa local se hizo eco del suceso.

#### **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 elaborado por Adif concluye *"...el motivo del accidente fue debido a la imprudencia de la persona arrollada, accediendo y desplazándose por la caja de vía, agravándose el hecho al ser horas nocturnas y de difícil visualización por cualquier maquinista"*.

El elaborado por Renfe Operadora concluye *"Imprudencia de la víctima por invadir el gálibo de la vía en el momento de la llegada del tren de Larga Distancia 311, haciendo caso omiso de las señales acústicas que realizó el maquinista con el silbato de la locomotora, siendo inevitable el arrollamiento"*.

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

## 6. CONCLUSIONES

El accidente tuvo su origen en la imprudencia de la víctima que transitaba indebidamente por las vías sin percatarse de la llegada del tren 311.

## 7. RECOMENDACIONES

Aunque existe aislamiento entre la línea ferroviaria y la población de Hernani a su paso por ésta con un vallado metálico en ambos márgenes, se estima conveniente recomendar se revise dicho vallado, procediendo a la reparación del mismo en aquellos puntos en los que se encuentre dañado o roto.

## 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