



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 39/2006 ocurrido el 19.10.2006

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0039/2006
OCURRIDO EL DÍA 19.10.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), comunicó a través de mensaje de telefonía móvil el pasado 19 de octubre, que se había producido el arrollamiento de un vehículo con el resultado de dos fallecidos en el paso a nivel situado entre las estaciones de Briviesca y Calzada de Bureba, en el punto kilométrico 420,623 de la Línea 100 Madrid-Hendaya, en la provincia de Burgos 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: paso a nivel de clase B sito en P.K. 420,623, entre las estaciones de Briviesca y Calzada de Bureba.

Línea: 100 Madrid-Hendaya.

Provincia: Burgos.

Día/Hora: 19.10.06/14:42.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Automático Banalizado.

3. RECOGIDA DE DATOS

De acuerdo con los datos proporcionados en el informe particular de ADIF y en el informe de recogida de datos, que es concordante con el informe particular de RENFE, los hechos y las circunstancias en que se produjeron fueron los siguientes:

3.1 HECHOS

Tren de viajeros de Media Distancia nº6021 de la empresa ferroviaria RENFE, compuesto por las unidades de tracción 440105 con 2 vehículos y masa remolcada de 107 toneladas, arrolló a un vehículo de carretera marca Citroen modelo Berlingo en el paso a nivel de clase B sito en el punto kilométrico 420,623 de la línea Madrid-Hendaya, entre las estaciones de Briviesca y Calzada de Bureba.



El citado vehículo cruzó el paso a nivel desde la margen izquierda a la derecha (sentido kilometración).

A consecuencia del arrollamiento, resultaron fallecidos el conductor y el acompañante, dos varones de 36 y 34 años respectivamente.

3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

- El maquinista del tren 6021.

3.3 DAÑOS MATERIALES

Daños en el material motor y en las instalaciones.

3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista informó del suceso al Puesto de Mando de Miranda de Ebro que cursó aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF y RENFE, Gerencias de Seguridad en la Circulación Norte de ADIF y RENFE Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Bilbao, servicios de emergencia y Operadores afectados.

Agentes 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 16:30 horas, con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).

Se requirió la asistencia de los bomberos que retiraron los restos del vehículo a las 17:05 horas. Además los servicios sanitarios procedieron al levantamiento de los cadáveres a las 16:55 horas.

3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 278 minutos desde las 14:42 horas hasta las 19:20 horas.

Se produjeron un total de 204 minutos de retrasos acumulados en 8 trenes de viajeros y 815 minutos acumulados en 8 trenes de mercancías.

3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.6.1. Lugar del suceso.

El paso a nivel se encuentra en trayecto BAB, en recta y con pendiente de 7,31 milésimas.

Es de clase B dotado de señalización acústica y luminosa.



En el informe particular de ADIF se desprende que de la inspección realizada al paso a nivel se constata el correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad y la correcta señalización del mismo.

En el informe de ADIF se adjunta ficha del paso a nivel de fecha 25.09.2003 y el registro de Eventos del mismo.

La señalización del paso es incompleta en su camino de acceso izquierdo.

3.6.2. Visibilidad.

Del estudio de visibilidades tomadas a 5 metros del paso y a 1,20 metros de altura se obtiene:

- Hacia el lado izquierdo: 600 metros.
- Hacia el lado derecho: 573 metros (lugar por donde se aproximaba el tren).

3.6.3. Velocidad del tren.

Del análisis efectuado al registro de la memoria estática de la UT 440105, el tren circulaba a 128 Km/h en el momento del arrollamiento, siendo su velocidad máxima permitida de 135 Km/h (cuadro de velocidades y libro horario del tren 6021).

3.7 TOMA DE DECLARACIÓN AL MAQUINISTA

De la declaración del maquinista realizada el 19 de octubre de 2006 se extracta lo siguiente:

“Que no existía ninguna anomalía en los equipos de seguridad de la estación, de la locomotora, del tren o de las señales.

Al pasar la señal del paso a nivel veo un vehículo circulando por el camino en el sentido izquierdo de la marcha, hago uso repetido del silbato, el coche circula a baja velocidad, continuo haciendo uso del silbato. Por unos momentos debido a la existencia de la caseta del paso a nivel pierdo la visión y me le encuentro pasando el citado paso a nivel, siendo pues arrollado. No observo que el coche frene.”

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 de clase B situado en el punto kilométrico 420,623 de la línea 100 Madrid-Hendaya, en el municipio de Briviesca, en el trayecto



Briviesca-Calzada de Bureba con bloqueo automático banalizado y con un trazado ferroviario que discurre en vía doble electrificada.

- El paso a nivel se encuentra relacionado con el Aviso nº66 de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro (17.11.2003) y capítulo 8 del Manual de Circulación. (Adjunto en informe particular de ADIF).
- El paso dispone de un momento de circulación de $(76,53 \times 17) = 1.301$ vehículos/día, siendo por tanto de clase B. Está dotado de señalización acústica y luminosa para el tráfico vial.
- Se constata la buena visibilidad del paso a nivel a 5 metros del hilo exterior y a 1,20 metros de altura. No obstante a medida que los usuarios se aproximan al paso, se produce una pérdida de visibilidad a consecuencia de la vegetación existente en la margen de las vías y de la caseta de instalaciones del paso.
- En el momento del accidente las condiciones atmosféricas de visibilidad para el conductor accidentado y para el maquinista eran buenas, con tiempo despejado.
- Se constata el correcto funcionamiento del paso a nivel y la correcta disposición de la señalización de titularidad de ADIF.
- La señalización de carretera de titularidad del Ayuntamiento de Briviesca no se ajusta a las prescripciones establecidas de acuerdo a la O.M. de 02.08.2001.
- Se constata que el tren 6021 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- El maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones y su actuación fue correcta.
- En el informe particular de ADIF se aportan las declaraciones de dos viajeros que constatan que el maquinista hizo uso repetido del silbato de la locomotora.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES.

- En la actualidad se encuentra en fase de anteproyecto a realizar por ADIF este paso a nivel para proceder a la supresión del mismo.
- La prensa local se hizo eco del presente accidente ferroviario.



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 del conductor del vehículo de las ordenes de las señales de carretera, así como de las señales luminosas del paso a nivel”*.

Renfe Operadora, *“Imprudencia del conductor del vehículo al no percatarse de la llegada del tren y no atender a la señalización del paso a nivel, luminosa y acústica, que impedía el paso de los vehículos de carretera por el paso a nivel”*.

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 el conductor del vehículo invadió el paso a nivel haciendo caso omiso de la señalización luminosa y acústica del paso a nivel y del silbato que efectuaba el maquinista del tren 6021 en las cercanías del mismo.

7. RECOMENDACIONES

Para el accidente grave que nos ocupa, con dos víctimas mortales en paso a nivel y aunque se constata el correcto estado de las instalaciones ferroviarias se estima realizar las siguientes recomendaciones:

Una vez constatado que la señalización vertical del paso a nivel no se adecuaba a la prescrita por la Orden Ministerial de 02.08.2001 y estando de acuerdo con el ADIF, se estima recomendar que el Ayuntamiento de Briviesca como titular del camino, disponga la señalización vertical del paso de acuerdo a lo establecido en dicha Orden Ministerial.

En segundo lugar, sería conveniente se procediera a la mejora de la seguridad en este paso a nivel con las siguientes actuaciones:

- mejorar la visibilidad: despeje de vegetación.
- realizar un recuento de vehículos de carretera y si fuera posible se le dotara de una protección de clase C.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

Investigación del accidente
nº 39/2006 ocurrido el 19.10.2006

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 consiguiente, las recomendaciones del apartado anterior se elevan a definitivas.

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