



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 013/2007 ocurrido el 27.02.2007*

*Informe definitivo*

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA  
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO  
Nº 014/2007  
OCURRIDO EL DÍA 27.02.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 013/2007 ocurrido el 27.02.2007*

*Informe definitivo*

## 1. ANTECEDENTES

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó a través de mensaje de telefonía móvil el pasado 28 de febrero que se había producido el arrollamiento de dos personas resultando ambas fallecidas al final del apeadero de El Carrión, situado en el punto kilométrico 310,550 de la línea 160 Santander-Palencia, en la provincia de Palencia, 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. 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: Apeadero de El Carrión.

Punto kilométrico 310,550 de la línea 160 Santander-Palencia.

Trayecto: Monzón de Campos-Fromista.

Provincia: Palencia.

Día / Hora: 27.02.07./ 10:12.

Tipo de bloqueo: Bloqueo Telefónico de Vía Unica.

## 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



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

*Investigación del accidente  
nº 013/2007 ocurrido el 27.02.2007*

*Informe definitivo*

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 la recogida de datos del accidente y que además es concordante con el informe particular de Renfe Operadora, los datos fueron los siguientes:

### 3.1 HECHOS

El tren de Larga Distancia nº61 de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 269406 y 11 vehículos con masa remolcada de 189 toneladas, detuvo su marcha cuando circulaba con paso directo por el apeadero de El Carrión sito en el punto kilométrico 310,550 de la línea 160 Santander-Palencia, por haber arrollado a dos personas que se encontraban al final del andén de dicho apeadero.

Como consecuencia del arrollamiento resultaron fallecidos:

Un hombre de 77 años y una mujer de 75.

### 3.2 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

3.2.1. Por parte de Renfe Operadora:  
El maquinista del tren 61.

### 3.3 DAÑOS MATERIALES

No se producen daños materiales.

### 3.4 MEDIDAS ADOPTADAS

El maquinista comunicó el suceso al Puesto de Mando de Santander, que cumplimentó los Protocolos de aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif y Renfe Operadora respectivamente, Gerencias de Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora respectivamente, Operador de Larga Distancia, Jefatura Técnica de Operaciones de Santander y servicios sanitarios.

En base a la Orden Circular 3/2004 "Pautas para la investigación de accidentes graves", los agentes de Seguridad en la Circulación Centro de Adif, se personaron en el lugar del arrollamiento para realizar la toma de datos del mismo.

Por su parte la empresa ferroviaria desplazó agentes de su Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Centro para la inspección del suceso.



En colaboración, ambas Gerencias realizaron la prueba de control de alcoholemia al maquinista obteniendo resultado negativo (0,00 mg/ml).

### 3.5 PERTURBACIONES DE TRAFICO

Interrupción de la circulación desde las 12:10 horas hasta las 14:10 horas, provocando un retraso de 58 minutos en el tren nº61 de Larga Distancia (implicado en el accidente) y un retraso de 25 minutos en el tren nº60 de Larga Distancia.

### 3.6 COMPROBACIONES EFECTUADAS

#### 3.6.1. Inspección del lugar del accidente.

El lugar donde se produjo el arrollamiento se ubica al final del andén del apeadero de El Carrión, en zona urbana, en traza recta y Bloqueo Telefonico de vía unica.

Al final de dicho andén, acabando éste en rampa de 30 grados de inclinación, se encuentra un paso a nivel de clase C (punto kilométrico 310,540).

El paso a nivel de clase C, se encuentra dotado de semibarreras, las cuales se encontraban abatidas por la presencia del tren nº61.

Testigos que se encontraban en el paso a nivel, manifiestan que la pareja de ancianos se encontraban paseando por el andén al final del mismo, cuando una de las víctimas inició una carrera introduciéndose en la caja de la vía, mientras que la otra corría detrás de él.

#### 3.6.2. Registro de velocidad del tren nº61.

Del análisis de la memoria estática de la locomotora 269406 se desprende que:

- La velocidad del tren en el momento del arrollamiento era de 119 Km/h.
- La detención del tren tras la frenada de emergencia fue en el punto kilométrico 311,293.

Según el Cuadro de velocidades la máxima velocidad para este tramo era de 120 Km/h.

### 3.7 TOMA DE DECLARACIÓN REALIZADA AL MAQUINISTA

De la toma de declaración realizada el 27 de febrero, se extracta lo siguiente: *"Al acercarme al apeadero de El Carrión observo como dos personas caminaban al principio del andén (por la rampa de acceso) hacia el paso a nivel y veo que el hombre da unos cuantos pasos rapidos y se coloca de bruces sobre el carril derecho de la vía y la señora se acerca para retirarle, notando un fuerte impacto sobre la locomotora."*



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente  
nº 013/2007 ocurrido el 27.02.2007

*Informe definitivo*

#### 4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

##### 4.1 CONSIDERACIONES

- El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en el apeadero de El Carrión, sito en el punto kilométrico 310,600 de la línea Santander-Palencia. Es un tramo que discurre en vía única electrificada con bloqueo telefónico.
- El apeadero se ubica en el núcleo urbano de Monzón de Campos, disponiendo de un andén principal recreado en buen estado de conservación tanto en su solado como en la iluminación del mismo. Desde este andén, se accede rebajando la cota del mismo hasta la cota del terreno, es decir en rampa de suave pendiente, al un paso a nivel de clase C, lugar donde se produjo el accidente.
- Como se ha mencionado, en el final del andén (dirección Palencia), se ubica el paso a nivel de clase C (punto kilométrico 310,582) dotado de semibarreras automáticas y firme strail en buen estado de conservación para el tráfico carretero. No dispone de paso para peatones.
- El tramo ferroviario dispone de buena visibilidad no disminuida por las condiciones atmosféricas del día del accidente.
- Se constata del registro de velocidad de la locomotora 269406 que el tren 61 circulaba a velocidad inferior a la máxima prescrita, no teniendo parada prescrita en el apeadero.
- De la prueba de control de alcoholemia, se constata que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones y su actuación una vez producido el accidente fue correcta.

##### 4.2. OTRAS CONSIDERACIONES

En la actualidad, la línea Palencia-Santander y por tanto el paso a nivel mencionado, se encuentran dentro de la actuación de la línea de alta velocidad Palencia-Santander, en su tramo Palencia-Alar del Rey y en su subtramo I Palencia-Amusco en fase de redacción del proyecto constructivo por el Ministerio de Fomento.

#### 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 *"De los hechos descritos y posteriores investigaciones, se deduce que el motivo del accidente fue debido a la imprudencia de las personas arrolladas que se encontraban paseando por el andén del apeadero de El Carrión"*.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES

Investigación del accidente  
nº 013/2007 ocurrido el 27.02.2007

*Informe definitivo*

El elaborado por Renfe Operadora establece que *"Causas directas e inmediatas del accidente: imprudencia de las víctimas al invadir el gálibo de la vía al paso del tren.*

*Causas subyacentes relacionadas: Al parecer el accidente estuvo motivado, en un principio, porque el marido se tropezó al subir la rampa de acceso al andén del apeadero y la esposa apresurarse a sacar al marido de la caja de la vía sin percatarse de la llegada del tren".*

Por tanto, ambas conclusiones son coincidentes entre sí en cuanto a la causa del accidente y coincidentes con los datos recogidos.

## 6. CONCLUSIONES.

A la vista de los datos obtenidos, se estima que el accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo de vía al paso del tren nº61 de las víctimas.

## 7. RECOMENDACIONES

En base a la consideración realizada en el apartado 4.2. y al vista de que existe una actuación de mejora para la línea ferroviaria en trámite, no se estima la realización de recomendaciones en este sentido. Por otra parte, sería conveniente fomentar campañas de sensibilización destinadas a la ciudadanía con el objeto de concienciar del peligro que supone cruzar o transitar por las vías del ferrocarril.

## 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