



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS Y
PLANIFICACIÓN

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
FERROCARRILES

*Investigación del accidente
nº 28/2006 ocurrido el 30.06.2006*

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0028/2006
OCURRIDO EL DÍA 30.06.2006



1. ANTECEDENTES

El coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó a través de mensaje de texto de telefonía móvil el pasado 30 de junio, que se había producido el arrollamiento de dos personas resultando ambas fallecidas, en la estación de Venta de Baños sita en el punto kilométrico 285,330 de la Línea 100 Madrid-Hendaya, 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 de acuerdo con el citado artículo.

De conformidad con el artículo 112 del mencionado Reglamento, el 15 de junio de 2006 la Dirección General de Ferrocarriles designó el equipo de investigación de accidentes ferroviarios.

2. UBICACIÓN DEL ACCIDENTE

Lugar: Estación de Venta de Baños.

Línea: Punto kilométrico 285,330 Madrid-Hendaya.

Municipio: Venta de Baños, provincia de Palencia.

Día/Hora: 30.06.06/02:43.

Tipo de bloqueo: Bloqueo automático de vía doble.

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

A consecuencia del arrollamiento de dos personas en la estación de Venta de Baños, el tren de Viajeros Larga Distancia nº 312 (tipo 140) de la empresa ferroviaria Renfe, compuesto por la locomotora 333034 y 5 vehículos con masa remolcada de 247 Tm., que efectuaba su paso directo (sin parada prescrita) por vía II de la mencionada estación, detuvo su marcha a las 02 horas y 43 minutos del día 30.06.06.



Las dos personas, viajeros del tren de Larga Distancia 12204, cruzaban de izquierda a derecha (sentido kilometración), por el paso entre andenes de la estación de Venta de Baños sita en el punto kilométrico 285,330 de la línea Madrid-Hendaya.

3.2 VICTIMAS

A consecuencia del arrollamiento resultaron fallecidos:

Un varón de 29 años. (Datos obtenidos del informe particular de ADIF).

Una mujer de 34 años.

3.3 PERSONAS QUE INTERVINIERON EN EL ACCIDENTE

El maquinista del tren 312 con número de matrícula 9732157.

Un vigilante de seguridad y testigo de los hechos.

Una testigo presencial.

3.4 DAÑOS MATERIALES

No se produjeron daños materiales ni en las instalaciones ni en el material móvil.

3.5 MEDIDAS ADOPTADAS

A. Por el maquinista:

A las 02 horas y 43 minutos efectuó su paso por la estación de Venta de Baños, observando a un grupo de personas que cruzaba las vías por el paso entre andenes, por lo que hizo uso del silbato de la locomotora de forma continua y aplicó el freno de urgencia, quedando detenido en el P.K. 284,585.

Posteriormente informó al jefe de circulación de Venta de Baños, poniéndose a disposición de éste.

B. Por el puesto de mando de Miranda de Ebro y personal de ADIF:

Cursó aviso a Seguridad Corporativa y Protección Civil de ADIF y RENFE respectivamente, Gerencias Territoriales de Seguridad en la Circulación Norte de ADIF y RENFE respectivamente, Operador de Larga Distancia, Jefatura Técnica de Operaciones de Santander, así como a los servicios de sanitarios.

Personal de la Gerencia Territorial de Seguridad de Adif, acudieron al lugar del suceso para inspeccionar el punto del arrollamiento y proceder a la toma de las siguientes pruebas:

Realización de la prueba de control de alcoholemia al maquinista con resultado negativo (0,00mg/1000ml.).



Extracción de la memoria estática de la locomotora 333034.

C. Por los medios sanitarios:

Confirmaron el fallecimiento de una de las víctimas y 30 minutos después el de la segunda.

La Policía Judicial y la Guardia Civil de Venta de Baños procedieron al levantamiento del cadáver a las 4 horas y 35 minutos.

3.6 PERTURBACIONES DE TRAFICO

La incidencia tuvo una duración de 112 minutos, desde las 02:43 horas hasta las 04:35 horas.

Como consecuencia se produjeron 55 minutos de retrasos acumulados en 4 trenes de viajeros.

3.7 COMPROBACIONES EFECTUADAS

3.7.1. Lugar del suceso.

La estación de Venta de Baños se encuentra situada en el p.k. 285,272 de la Línea Madrid-Hendaya, en trayecto de Bloqueo Automático en vía Doble.

El paso entre andenes de la estación se ubica en el p.k. 285,330, a 45 metros del paso inferior que accede a todos los andenes. El paso a nivel está destinado fundamentalmente para el paso de personas con discapacidades y al paso de vehículos con ruedas.

3.7.2. Velocidad del tren.

Del análisis de la memoria estática de la locomotora 333034 se desprende que:

- Existe un desfase horario de 2 minutos en sentido negativo.
- La señal de entrada E2 de la estación de Venta de Baños (p.k. 286,508) estaba en "vía libre" y la velocidad de paso por la misma había sido de 131Km/h.
- El arrollamiento fue en el p.k. 285,330 a la velocidad de 113 Km/h.
- Se aplicó el freno del tren y se detuvo en el p.k. 284,585.

Según el cuadro de velocidades y el libro de itinerarios la máxima velocidad del tren a su paso por la estación de Venta de Baños debe ser de 140 Km/h.



3.8 DECLARACIÓN DEL MAQUINISTA

Del parte de accidente del maquinista realizado en Salamanca a 30.06.06 se extracta lo siguiente: *“Circulando con tren 312, al paso por la estación de Venta de Baños, veo a varias personas que cruzan el paso de la vía entre andenes advirtiéndoles con suficiente antelación con el silbato de la locomotora. A pesar de mi insistencia, no se percatan de que el tren se acerca e inmediatamente actúo sobre la emergencia de freno, pero las personas siguen pasando y se produce el arrollamiento desgraciadamente de dos de ellas.*

Me pongo a disposición de la estación para todo lo necesario en estos casos. Transcurrida aproximadamente media hora me comunica la estación y el puesto de mando que reanude la marcha con el tren, previo reconocimiento de la locomotora, estando ésta útil para el servicio.”

4. INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE

4.1 CONSIDERACIONES

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

- La estación de Venta de Baños supone un importante núcleo ferroviario con un elevado tráfico de trenes, por lo que en el momento del accidente la situación ferroviaria era la siguiente:
 - En vía 7: Estacionadas las ramas de la composición del tren de viajeros nº 205 (Madrid-Santander y Gijón) que había efectuado su entrada a las 02:12 horas.
 - En vía 1: Estacionada la composición del tren de viajeros 10204 (Gijón-Madrid) que había efectuado su entrada a las 02:35 horas.
 - En vía 3: Estacionado el tren de viajeros 12204 (Santander-Madrid) que había efectuado su entrada a las 02:40 horas y del que presuntamente se apearon las personas accidentadas.
 - Por vía 2: paso directo del tren 312, a las 02:43 horas con itinerario establecido en “vía libre” en la señal de entrada E2 y señal de salida S2/2.
- La estación está dotada de un paso inferior entre andenes situado en el p.k 285,285, muy próximo al lugar del accidente, en el que se constata su adecuado estado para el uso de los viajeros.
- La estación disponía de un vigilante de seguridad que advirtió a las personas accidentadas de la presencia del tren nº 312 que circulaba sin parada en dicha estación y que fue el que produjo el arrollamiento.



- Se constata que el tren 312 circulaba a una velocidad inferior a la máxima autorizada.
- Del control de alcoholemia realizado se desprende que el maquinista se encontraba en perfectas condiciones para el desarrollo de sus funciones.

4.2 OTRAS CONSIDERACIONES

- De las declaraciones del vigilante de seguridad y testigo presencial, se extracta lo siguiente: *"un grupo de viajeros se habían apeado del tren 12204 estacionado en vía 3 y pasar por el paso entre andenes al andén de la estación. Por vía 2 observo que viene un tren, les aviso a viva voz de la presencia del tren, no percatándose los mismos de ello"*.
- Según el informe de ADIF, la testigo presencial que cruzó a la vez que los accidentados, relata que el grupo de personas que atravesaban sobre las vías iban conversando totalmente abstraídas.

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 elaborado por ADIF concluye *"De los hechos descritos y posteriores investigaciones, se deduce que el motivo del accidente fue debido a no hacer uso las personas de los pasos inferiores del que están dotados los andenes de vías 1/3 y que dan acceso a todos los andenes de la estación de Venta de Baños"*.

El elaborado por RENFE establece que *"Los viajeros cruzan indebidamente las vías por un paso entrevías, sin hacer caso del vigilante de seguridad que les llamó la atención, en una estación que dispone de pasos subterráneos"*.

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

6. CONCLUSIONES

A la vista de los datos recogidos por el Administrador de la Infraestructura y de la investigación realizada, se estima que el accidente fue causado por el uso indebido por parte de las víctimas del paso entarimado, pues cruzaron el mismo omitiendo los avisos del vigilante de seguridad e ignorando la posibilidad de atravesar las vías por el paso inferior existente.



7. RECOMENDACIONES

Para tratar de evitar la reiteración de accidentes de este tipo y con ello mejorar la seguridad en las estaciones, se considera necesario recomendar:

- Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía para incidir en el peligro que supone cruzar las vías del ferrocarril.
- Iniciar una serie de actuaciones destinadas a reducir al máximo el peligro potencial que estos pasos entarimados comportan.

Para ello, se debería fomentar la supresión de los mismos disponiendo de pasos inferiores y superiores alternativos. Y en los casos en los que no se realice dicha supresión, se deberían señalar convenientemente, bien sea por señales fijas (cartelones, pictogramas, etc.) o por señalización ligada al enclavamiento de la estación.

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,