



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 016/2008
OCURRIDO EL DÍA 14.05.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 14 de mayo de 2008, a las 10:44 horas, la máquina de vía "Bateadora-Niveladora-Alineadora", tren TD200, que hacía el recorrido Toral de los Vados-Ponferrada, detuvo su marcha en el p.k. 263,500 de la línea 800 La Coruña-León, tras haber arrollado a una persona en el paso a nivel clase F, situado en el Km 263,566, junto al apeadero de Villadepalos (León).

Conclusión: el accidente tuvo su origen en la ocupación de la vía por la persona arrollada, al intentar sacar de la misma a uno de los dos perros que la acompañaban, en el momento en que circulaba la máquina de vía, tren TD 200.

Recomendaciones: Dadas las características del accidente, y a tenor de que el proceso para la supresión del citado paso a nivel está a punto de finalizar, no se establecen recomendaciones específicas para este accidente en particular.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 14.05.08./ 10:44
Lugar: P.N. clase F, P.K. 263,566 junto al apeadero de Villadepalos.
Línea: 800 La Coruña-León
Trayecto: Toral de los Vados-Ponferrada
Provincia: León

El tren TD200, Máquina de vía "Bateadora-Niveladora-Alineadora" de la empresa Iberovías, que hacía el recorrido Toral de los Vados-Ponferrada, detuvo su marcha en el km 263/500 por haber arrollado a una persona en el km 263/566 –situado entre las estaciones de Dehesas y Toral de los Vados- que había accedido a la vía por el Paso a Nivel clase F situado al final del andén del apeadero de Villadepalos en el momento de llegar el tren TD200, haciendo caso omiso de las señales acústicas del mismo, lo que produjo su arrollamiento.

La víctima cruzaba la vía de izquierda a derecha, sentido de la línea, acompañada de dos perros sueltos, de los cuales, uno queda parado en la vía y al volver su dueña para retirarlo, es arrollada por el tren.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), comunicó, a las 14:58 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, a la Comisión de Investigación



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona en la línea 800 La Coruña-León.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la competencia para la investigación de accidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 19.06.08

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

2.2.1 Personal ferroviario implicado.

2.2.1.1 Por parte de Adif

-El Obrero 1º de vía y obras, en posesión del título habilitado de conducción de vehículos ferroviarios categoría A

Matricula: 8973406

-El oficial de telecomunicaciones de Adif

Matricula: 9644428

2.2.1.2 Por parte de Iberovías

-El operador de maquinaria de infraestructura, conductor del tren TD200



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

2.2.2 Material rodante

Tren TD200, formado por la bateadora Plasser-Theurer 08-4754S

Matrícula de la bateadora: P-401-IBV

Matrícula del tren TD200: 30274019

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Vía única electrificada, BAU con CTC, Paso a Nivel Clase F, para uso exclusivo de peatones.

2.2.4 Plan de emergencia externo-interno:

Ocurrido el accidente, el agente de Adif informa al Puesto de Mando de León.

Conocido el accidente por el Puesto de Mando, éste informa al Grupo de Logística, C.P.S de Adif en León y Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif.

Avisada la Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif, se desplazan al punto de arrollamiento agentes de dicha gerencia para proceder al reconocimiento del mismo y a la toma de datos del accidente.

A las 11.30, se persona en el lugar la policía judicial.

A las 12.20 llega el servicio funerario.

A las 12.38 es levantado el cadáver y restablecida la circulación.

2.3 **VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES**

2.3.1 Víctimas mortales

La persona arrollada, mujer de 41 años de edad.

2.3.2 Daños materiales

No se produjeron daños ni en el material rodante, ni en la infraestructura ni al medio ambiente.

2.3.3 Minutos perdidos e Interceptación de Vía.

Total minutos de retraso

Tren de Larga Distancia 620: 3 minutos

Tren de Media Distancia 12604: 3 minutos



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

Trenes de mercancías: 3 trenes retrasados con 30 minutos de retraso en total.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

El paso a Nivel se encuentra en una recta de 879 metros de longitud y en pendiente de 5,05 milésimas. El camino es un acceso al apeadero de Villadepalos desde la carretera comarcal de Ponferrada a Toral de los Vados.

En el momento del arrollamiento el tiempo era despejado y la visibilidad buena.

El pavimento del paso se encuentra entablonado en la vía y con balasto en el firme del camino.

El camino cruza la vía oblicuamente a la misma y el acceso a la vía desde el lado por donde accedió la víctima discurre en fuerte rampa.

La visibilidad desde el lugar por donde accedió la víctima es de 240m.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración al obrero 1º de vías y obras de Adif, realizada el 15 de mayo de 2008, se extracta lo siguiente:

“Que el día 14 de mayo de 2008, mientras circulaba entre las estaciones de Toral de los Vados y Ponferrada, en la bateadora de conservación de vía nº 99.71.30.27.401-9 propiedad de la empresa Iberovías con el número TD200 (...) observo cómo una mujer con dos perros sueltos intercepta reiteradas veces la vía porque los animales que la acompañan se niegan a cruzarla, por lo que reiteradamente hacemos uso de las señales acústicas de la máquina antes incluso de rebasar la señal de silbar colocada en la vía, ya que en las inmediaciones se encontraban trabajando obreros de la empresa Camifon para una obra de instalaciones de seguridad, pudiendo estos comprobar cómo la señora hacía caso omiso de los insistentes avisos, por lo que ordené al maquinista, que mantenía una velocidad aproximada de 55 km/h, que aplicara los frenos de emergencia, hecho que fue realizado al instante por el maquinista (...) enfrenándose la máquina durante los 50 m que aproximadamente tardó en parar, a pesar de lo cual fue arrollada (...)

Se da la circunstancia de que en ese mismo punto y a la misma hora se encontraba trabajando el oficial de telecomunicaciones de Adif (...) el cual intentó evitar el fatal desenlace avisándola de viva voz del peligro que corría con su actuación, hecho al que se unieron varios viandantes de la zona y cuya identidad desconozco gritándola para que abandonase su actitud.

Ante los hechos acaecidos, fue informado el puesto de mando de León a las 10:50 h transmitiéndole toda la información a mi alcance, (punto kilométrico, situación, accesos, estado de la



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

persona arrollada, interceptación de vía, etc) ordenando al oficial de telecomunicaciones citado, custodiar el cadáver y a la circulación TD 200 apartarse a su destino, Ponferrada, al que llego a las 11:15h.”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El operador de maquinaria de infraestructura (conductor del tren TD200) está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

El obrero 1º de vías y obras posee el título de conducción de vehículos de categoría A (maquinaria de vía) y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Los certificados de aptitud psicofísica y reciclajes formativos de ambos se encuentran dentro de su período de validez en la fecha del accidente.

3.3 **NORMATIVA**

3.3.1 Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

3.3.2 Normas reglamentarias de explotación

El paso a nivel, similar a los de tipo A, no está sujeto a ninguna consigna en particular.

De acuerdo a lo indicado por Adif, las condiciones de circulación eran las normales del bloqueo de la línea, no existiendo condiciones especiales de circulación.

3.3.3 Otras normas

Reglamento General de Circulación

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

3.4.1.- Material rodante:

Realizada la consulta a Adif, éste nos comunica que se comprobó que el material rodante estaba autorizado para circular y que cumplía las normas establecidas para ello.

3.4.2.- Infraestructura

- Inspección del Paso a Nivel.

Inspeccionado el paso a Nivel clase F, se deduce que el estado del pavimento es bueno y la señalización de la vía (cartelones de silbar) también.

Asimismo, de la ficha de visibilidad del paso a nivel, se deduce que la visibilidad desde el lugar por donde accedió la víctima es de 240m.

- Señalización del Camino.

El camino que cruza la vía, propiedad del Ayuntamiento de Carracedelo, dispone de una señal antigua y no reglamentaria como aviso a los usuarios del paso, careciendo de todas las señales ("Peligro Paso a Nivel sin barrera", "Aspa", "Circulación prohibida" y "Atención al Tren, paso de Peatones") que prescribe la O.M. 2/08/01.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del operador de maquinaria de infraestructura (tren TD200):

Día del accidente: 3 horas 40 minutos

2 días anteriores: 8 horas

Se realizaron las pruebas de control de alcoholemia (tasa de alcohol en aire espirado) y consumo de drogas tanto al operador de maquinaria de infraestructura (Iberovías) como al obrero 1º de vías y obras (Adif), con resultado negativo en ambos casos.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

La infraestructura ferroviaria cumplía la normativa de seguridad.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008

Informe Final

El conductor del tren TD200 se encontraba en perfecto estado para la realización de sus funciones y, según la declaración del agente de Adif, actuó correctamente.

En el momento del arrollamiento el tiempo era despejado y la visibilidad buena.

La visibilidad desde el lugar por donde accedió la víctima es de 240m.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

Tanto el funcionamiento de la infraestructura como la actuación del maquinista, ajustados a la normativa, no influyeron en el desarrollo de los hechos.

4.2 CONCLUSIONES

A tenor de lo expuesto anteriormente, el técnico responsable de la investigación concluye que el accidente tuvo su origen en la ocupación de la vía por la persona arrollada, al intentar sacar de la misma a uno de los dos perros que la acompañaban, en el momento en que circulaba la máquina de vía, tren TD 200.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Se ha consultado a la Dirección General de Ferrocarriles respecto a las características del Paso a Nivel, así como de las actuaciones realizadas encaminadas a su supresión, obteniéndose la siguiente información:

El Paso a Nivel se encuentra en fase de supresión (se está ejecutando en la actualidad un paso inferior) y su puesta en servicio se estima para septiembre de 2008.

6. RECOMENDACIONES

Dadas las características del accidente, y a tenor de que el proceso para la supresión del citado paso a nivel está a punto de finalizar, no se establecen recomendaciones específicas para este accidente en particular.

Madrid, 22 de julio de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0016/2008
OCURRIDO EL DÍA 14.05.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 016/2008 ocurrido el 14.05.2008*

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 22 de julio de 2008, analizado el expediente del accidente 0016/2008, acaecido en el apeadero de Villadepalos, el 14/05/2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

-Dadas las características del accidente, y a tenor de que el proceso para la supresión del citado paso a nivel está a punto de finalizar, no se establecen recomendaciones específicas para este accidente en particular.

Madrid, 22 de julio de 2008