



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE LA

NAP 2-3-0.0

NORMA ADIF PLATAFORMA

OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA PLATAFORMA

2ª EDICIÓN: FEBRERO 2022+M1: ENERO 2023

CONTROL DE CAMBIOS Y VERSIONES

Revisión		Modificaciones	Puntos Revisados
Nº	Fecha		

EQUIPO REDACTOR

Grupo de Trabajo GT-100. Generalidades de Obra Civil.

Propone:



Grupo de trabajo GT-100
 Fecha: 3 de abril de 2025

ÍNDICE DE CONTENIDOS**PÁGINA**

1.- OBJETO	4
2.- MODIFICACIONES SOMETIDAS A FASE DE CONSULTA	4
2.1.-MODIFICACIÓN 1. Mención al artículo 4.1.4.8 de la orden TMA 135/2023	5
2.2.-MODIFICACIÓN 2. Traslado párrafos 5, 6 y 7 al nuevo apartado 4.7	6
2.3.-MODIFICACIÓN 3. Nuevo apartado 4.7	7
2.4.-MODIFICACIÓN 4. Eliminación de disposiciones transitorias.....	8
2.5.-MODIFICACIÓN 5. Inclusión de nuevo plano vinculado al apartado 4.7.....	8

1.-OBJETO

El presente documento tiene por objeto someter a fase de consulta una modificación a la norma NAP 2-3-0.0. "OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA PLATAFORMA". 2ª EDICIÓN. FEBRERO 2022+M1: ENERO 2023.

Si como resultado de este proceso, finalmente se modificara la norma antedicha, ésta se publicará íntegramente, incluyendo las modificaciones que correspondan, y será codificada como NAP 2-3-0.0_ED2M1M2.

2.-MODIFICACIONES SOMETIDAS A FASE DE CONSULTA

Las modificaciones realizadas en la Norma son las siguientes:

Nº de modificación	Modificaciones	Puntos Revisados
1	Mención al artículo 4.1.4.8 de la orden TMA 135/2023.	3 y 4
2	Se trasladan párrafos 5,6 y 7 al nuevo apartado 4.7.	4.1
3	Se añade apartado 4.7 Puerta de acceso a la traza con la información extraída del punto 4.1.	4.7
4	Eliminación de disposiciones transitorias.	8
5	Se añade nuevo plano vinculado al aptdo. 4.7.	Plano 5

A continuación se incluye el texto original de la NAP 2-3-0.0_ED2M1 seguido de la modificación propuesta, en cursiva:

2.1.-MODIFICACIÓN 1. Mención al artículo 4.1.4.8 de la orden TMA 135/2023

Texto original:

3.- CAMINOS DE SERVICIO

Los proyectos de construcción deben incluir la definición de un Camino de Servicio a lo largo de la línea para facilitar el acceso a la misma por parte de los vehículos y personal de la explotación, a través de las puertas habilitadas en el cerramiento.

[....]

4.- CERRAMIENTO E HITOS DE DESLINDE DE LA LÍNEA FERROVIARIA

La localización de los tramos en los que deberá instalarse cerramiento, así como las características específicas del mismo, serán en cada caso definidas conforme al proyecto y según lo indicado en el artículo 64 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviaria.

Texto propuesto:

3.- CAMINOS DE SERVICIO

Los proyectos de construcción deben incluir la definición de un Camino de Servicio a lo largo de la línea para facilitar el acceso a la misma por parte de los vehículos y personal de la explotación, a través de las puertas habilitadas en el cerramiento, conforme al artículo 4.1.4.8.4.c del libro tercero del anexo I de la Instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) recogida en la Orden TMA 135/2023.

[....]

4.- CERRAMIENTO E HITOS DE DESLINDE DE LA LÍNEA FERROVIARIA

La localización de los tramos en los que deberá instalarse cerramiento, así como las características específicas del mismo, serán en cada caso definidas conforme al proyecto y según lo indicado en el artículo 64 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviaria y en el artículo 4.1.4.8.4.b del libro tercero del anexo I de la Instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) recogida en la Orden TMA 135/2023.

2.2.-MODIFICACIÓN 2. Traslado párrafos 5, 6 y 7 al nuevo apartado 4.7

Texto original:

[....]

La forma y dimensiones de los postes y de la malla, así como los detalles de su colocación junto a las obras de paso, serán los definidos en los planos del anexo 1.

Se deben prever dos tipos de puertas: las de doble hoja (recogidas en los planos de esta norma, a situar en el acceso desde caminos de servicio a PAET, PB, extremos de trincheras con bermas para limpieza mecanizada, la entrada en los extremos de las trincheras, túneles y viaductos y otras ubicaciones a considerar en fase de proyecto, que deban ser objeto de posterior mantenimiento, como cunetas, edificios, etc.) y otras de una sola hoja para paso peatonal a situar cada kilómetro aproximadamente. Todas ellas deberán estar asociadas a un camino de acceso y, cuando se trate de la puerta de doble hoja, el radio de giro mínimo del camino debe permitir el giro de camiones (zonas de PAET o PB por ejemplo). El terreno bajo las puertas en todo su giro se rasanteará a fin de permitir el libre giro de estas. Deberá verificarse que, una vez superadas las puertas proyectadas en la zona de acceso, los vehículos de mantenimiento no encontrarán obstáculos (cunetas) para poder acceder a la plataforma. En el caso de que estos obstáculos existan deberán preverse elementos que permitan superarlos (por ejemplo, mediante rejilla de tramex alineada con las puertas).

Las puertas que vayan provistas de bombines, éstos serán maestreados. En caso de ser necesario el cierre con candados y/o cadenas, los candados también deberán ser maestrados. De esta forma todas las puertas se podrán abrir con una sola llave, para lo cual se solicitará información al personal de mantenimiento de la zona.

El cerramiento de la línea también deberá contar con un acceso mediante puerta a una distancia no superior a 100 m de los pasos superiores. En zona de trinchera donde la puerta de acceso al paso superior queda a cota superior a la de la vía se garantizará el acceso peatonal desde la cota de la puerta hasta la cota de vía, preferiblemente mediante escalera hormigonada.

Los postes serán de acero galvanizado por inmersión en caliente, con recubrimiento mínimo de 400 g/m², ambas caras, y tendrán un diámetro de 50 mm y un espesor de pared de 1,5 mm, e irán provistos de brazo inclinado para la colocación de tres cordones de alambre de espino de diámetro 1,7 mm también con galvanización reforzada (mínimo 240 g/m²) y resistencia a la rotura de 90 kg/mm². Los postes se rematarán con tapón metálico indismontable.

[....]

Texto propuesto:

[....]

La forma y dimensiones de los postes y de la malla, así como los detalles de su colocación junto a las obras de paso, serán los definidos en los planos del anexo 1.

Los postes serán de acero galvanizado por inmersión en caliente, con recubrimiento mínimo de 400 g/m², ambas caras, y tendrán un diámetro de 50 mm y un espesor de pared de 1,5 mm, e irán provistos de brazo inclinado para la colocación de tres cordones de alambre de espino de diámetro 1,7 mm también con galvanización reforzada (mínimo 240 g/m²) y resistencia a la rotura de 90 kg/mm². Los postes se rematarán con tapón metálico no desmontable.

[....]

2.3.-MODIFICACIÓN 3. Nuevo apartado 4.7

Texto original:

No existe este apartado.

Texto propuesto:

4.7.- PUERTAS DE ACCESO A LA TRAZA

Se deben prever dos tipos de puertas: las de doble hoja (recogidas en los planos de esta norma, a situar en el acceso desde caminos de servicio a PAET, PB, extremos de trincheras con bermas para limpieza mecanizada, la entrada en los extremos de las trincheras, túneles y viaductos y otras ubicaciones a considerar en fase de proyecto, que deban ser objeto de posterior mantenimiento, como cunetas, edificios, etc.) y otras de una sola hoja para paso peatonal a situar cada kilómetro aproximadamente. Todas ellas deberán estar asociadas a un camino de acceso y, cuando se trate de la puerta de doble hoja, el radio de giro mínimo del camino debe permitir el giro de camiones (zonas de PAET o PB por ejemplo). El terreno bajo las puertas en todo su giro se rasanteará a fin de permitir el libre giro de estas. Deberá verificarse que, una vez superadas las puertas proyectadas en la zona de acceso, los vehículos de mantenimiento no encontrarán obstáculos (cunetas) para poder acceder a la plataforma. En el caso de que estos obstáculos existan deberán preverse elementos que permitan superarlos (por ejemplo, mediante rejilla de tramex alineada con las puertas).

Las puertas que vayan provistas de bombines, éstos serán maestreados. En caso de ser necesario el cierre con candados y/o cadenas, los candados también deberán ser maestreados. De esta forma todas las puertas se podrán abrir con una sola llave, para lo cual se solicitará información al personal de mantenimiento de la zona.

El cerramiento de la línea también deberá contar con un acceso mediante puerta a una distancia no superior a 100 m de los pasos superiores. En zona de trinchera donde la puerta de acceso al paso superior queda a cota superior a la de la vía se garantizará el acceso peatonal desde la cota de la puerta hasta la cota de vía, preferiblemente mediante escalera hormigonada.

Las puertas situadas en el cerramiento, deberán disponer de carteles rotulados conforme al plano 5 legibles desde ambos lados, e indicando el punto kilométrico, línea y el número de la vía contigua donde se encuentran.

2.4.-MODIFICACIÓN 4. Eliminación de disposiciones transitorias

Texto original:

8.-DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y ENTRADA EN VIGOR

La presente NAP entrará en vigor en la fecha de su aprobación.

La presente NAP no será de aplicación para los proyectos cuyo encargo/orden de estudio sea anterior a la fecha de entrada en vigor de esta norma, ni a las obras derivadas de ellos. No obstante, en estos casos podrá ser utilizada como referencia.

Texto propuesto:

8.-DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y ENTRADA EN VIGOR

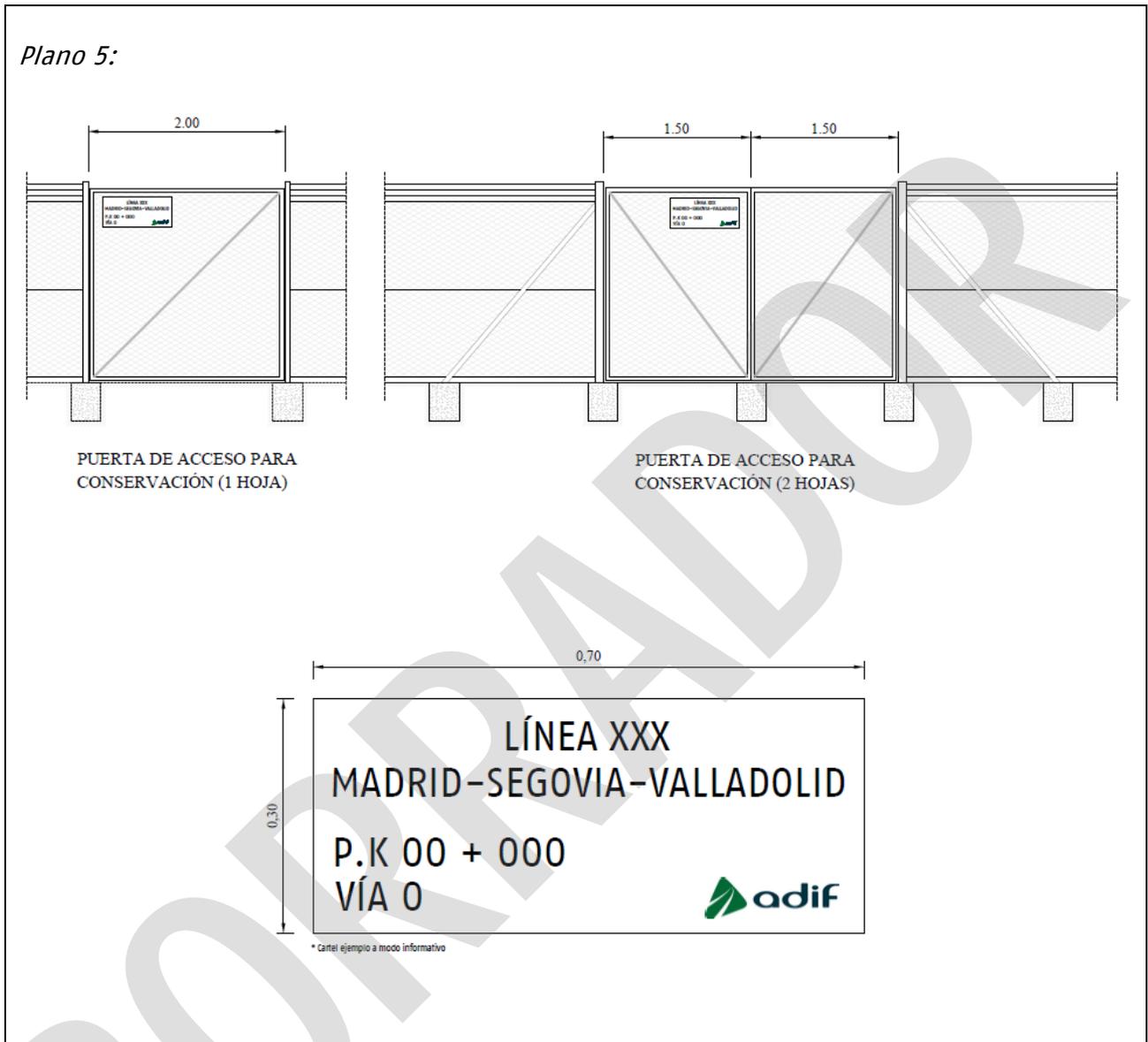
La presente NAP entrará en vigor en la fecha de su aprobación.

2.5.-MODIFICACIÓN 5. Inclusión de nuevo plano vinculado al apartado 4.7

Texto original:

No existe este plano.

Texto propuesto:



Este documento normativo se presenta como "BORRADOR" a efectos de consulta a todos los interesados. Su contenido no tiene validez hasta su aprobación definitiva por el Comité de Normativa de Adif y Adif AV.
Este documento no puede ser PUBLICADO, COPIADO NI EDITADO SIN AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL COMITÉ DE NORMATIVA DE ADIF Y ADIF AV.

BORRADOR