



NAG 2-4-4.4

NORMA ADIF GENERAL

INVENTARIO DE PASOS A NIVEL Y OTRAS INTERSECCIONES

2ª EDICIÓN: ABRIL 2025

ÍNDICE DE CONTENIDOS**PÁGINA**

1.- OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN	4
2.- ESTRUCTURA DEL INVENTARIO DE PASOS A NIVEL Y OTRAS INTERSECCIONES	4
3.- DEFINICIONES Y ATRIBUTOS	5
3.1.-PASO A NIVEL / OTRA INTERSECCIÓN	5
3.1.1.-MANDO CENTRAL.....	16
3.1.2.-REGISTRADOR DE EVENTOS	17
3.1.3.-BARRERAS	17
3.1.4.-SEÑAL DE LA CARRETERA/CAMINO (VEHÍCULOS)	18
3.1.5.-SEÑAL DE LA CARRETERA/CAMINO (PEATONES)	19
3.1.6.-PEDAL DE REARME	20
3.1.7.-MANDO LOCAL.....	20
3.1.8.-DETECTOR DE OBSTÁCULOS	21
3.1.9.-EQUIPO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA	22
3.1.10.- EQUIPO DE COMUNICACIÓN CON EQUIPOS REMOTOS DEL PASO A NIVEL.....	23
3.1.11.- PEDAL DE AVISO	24
3.1.12.- PASO A NIVEL PEATONAL ADOSADO.....	24
3.1.13.- SEÑAL OTRO TREN – PASO A NIVEL PEATONAL	27
4.- NORMATIVA DEROGADA	27
5.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y ENTRADA EN VIGOR	28
6.- NORMATIVA DE REFERENCIA	28

1.-OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN

Esta norma tiene por objeto recoger la estructura de los datos de inventario y definir y codificar todos los elementos de los pasos a nivel y otras intersecciones, conforme a lo establecido en la norma NAG 2-4-0.0 INVENTARIO. CONDICIONES GENERALES, que se incluirán en los sistemas de información para la gestión de los activos requeridos por distintos departamentos de Adif y Adif AV (en adelante Adif), u otros organismos para realizar sus actividades.

Esta norma desarrolla el artículo 50 del Real Decreto 929/2020, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, ampliando los datos que caracterizan a cada paso a nivel o intersección e incluyendo los códigos correspondientes a los elementos de cada activo que facilitan la gestión informática de éstos.

2.-ESTRUCTURA DEL INVENTARIO DE PASOS A NIVEL Y OTRAS INTERSECCIONES

Para la toma de datos de inventario, se consultará al responsable correspondiente de Adif sobre la Estructura de Inventario de Pasos a Nivel y otras Intersecciones.

Dicha estructura de datos de Pasos a Nivel y otras Intersecciones, que se incluirá en los sistemas de información de Adif, es la siguiente:

1. Paso a nivel / Otra intersección.
 - 1.1.- Mando central.
 - 1.2.- Registrador de eventos.
 - 1.3.- Accionamiento de barreras.
 - 1.4.- Señal de carretera/camino (vehículos).
 - 1.5.- Señal de carretera/camino (peatones).
 - 1.6.- Pedal de rearme.
 - 1.7.- Mando local.
 - 1.8.- Detector de obstáculos.
 - 1.9.- Equipo de alimentación eléctrica.
 - 1.10.- Equipo de comunicación con equipos remotos del PN.
 - 1.11.- Pedal de aviso.
 - 1.12.- PN peatonal adosado.
 - 1.13.- Señal otro tren – PN peatonal.

3.-DEFINICIONES Y ATRIBUTOS

Para una adecuada gestión de los elementos, se requieren unificar los criterios de cómo deben darse de alta y cumplimentar los atributos de los activos de las distintas especialidades de Inventario, en este caso, pasos a nivel y otras intersecciones.

En el presente apartado se desarrollan los atributos de la especialidad de Pasos a Nivel, incluyendo los comunes, que se consideran relevantes y condicionan los activos de esta especialidad, definidos en la norma NAG 2-4-0.0. Puesto que estas definiciones ya se encuentran en dicho documento, no se van a incluir, salvo que se considere aclaratorio.

Los campos marcados con * serán obligatorios para poder generar el elemento.

3.1.-PASO A NIVEL / OTRA INTERSECCIÓN

Desde el punto de vista del Inventario un paso a nivel es cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino y una línea férrea, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados, a excepción de "otras intersecciones" definido a continuación.

Se consideran dentro del paso a nivel los quince metros del camino existente a ambos lados de la vía.

No se consideran Paso a Nivel las intersecciones de los viales internos con las instalaciones de servicio dentro de las terminales de transporte de mercancías (tal y como se indica en Art 47. RD 929/2020). Asimismo, no se consideran pasos a nivel, los cruces entre andenes, ni los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia.

Se considera "Otras Intersecciones", conforme a lo indicado en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se refiere, por una parte, según el apartado 8 del artículo 8, a las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas ferroviarias cuando aquéllas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, en las circunstancias indicadas en el apartado indicado anteriormente. Y por otra parte, según el apartado 9 del artículo 8, a las intersecciones de viales, tanto los destinados al tráfico rodado como al peatonal, con las líneas ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General o tramos de las mismas que sean susceptibles de ser utilizados no solamente para la circulación de trenes y otros vehículos ferroviarios convencionales, sino también para la de tranvías, metros ligeros, u otros medios de transporte sobre raíles diferentes del ferrocarril convencional que cumplan los requisitos del apartado anterior.

Cada paso a nivel u otra intersección se asociará al parámetro RINF 1.1.1.1.7.2 Existencia de pasos a nivel.

Los elementos situados en un paso a nivel, inventariados en otras especialidades (circuitos de vía, señalización ferroviaria, balizas, cartelones, etc.), se incluyen en la estructura de inventario de dichas especialidades. Estos elementos, cuando den servicio a un Paso a Nivel, se relacionarán informáticamente con dicho Paso a Nivel.

Se anexará la siguiente documentación: proyecto/s constructivo/s, modificado/s, complementario/s y proyecto construido (as-built), etc. de cualquiera de sus elementos.

1. IDENTIFICACIÓN

Identificador Elemento Inventario (A): la aplicación generará un identificador para cada paso a nivel de la siguiente manera: PN-'PK Inicial'-'Código'.

En los casos en los que la carretera/camino cruza dos o más líneas ferroviarias en un mismo punto se inventariará tantos pasos a nivel como líneas férreas, y cada uno de ellos dispondrá de un código diferente. El segundo PPNN se inventariará como En servicio/No mantenible, para no duplicar costes de mantenimiento. Los elementos asociados a ambos PPNN se inventariarán en el paso a nivel que se encuentre En servicio/Mantenible, estando relacionados informáticamente ambos pasos a nivel.

- a. Código (T)(A): es un número correlativo de cinco dígitos, único para cada paso a nivel, que permite identificar de manera unívoca el paso a nivel y es generado automáticamente por la aplicación.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

- a. PK Inicial* (N, 3, km)(M): es el PK real del punto medio del activo. En los pasos a nivel automáticos será el recogido en la consigna correspondiente.
- b. PK oficial/histórico* (N, 3, km)(M): es el punto kilométrico que se asignó en el establecimiento del paso a nivel con carácter permanente en la construcción de la línea y con el que está inscrito en el registro oficial.
- c. Vía* (D)(M).
- d. Código Vía (T)(A).
- e. Línea descripción (T)(A).
- f. Línea Código (T)(A).
- g. Línea histórica (T)(M): es la denominación de la línea que se asignó durante su construcción.
- h. Línea RFIG (T)(M): nombre de la línea según Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.
- i. Código línea RFIG (N, 0, ud)(M): número de la línea según Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.
- j. Situación* (D)(M): permite conocer si el paso a nivel se encuentra en plena vía o dentro de las señales de entrada de una estación.
 - Estación
 - Plena vía

- k. Suelo (D)(M): indica el tipo de suelo en el que se encuentra el paso a nivel.
- Urbano
 - Rural
 - No consolidado
- l. Coordenadas X WGS84* (N, 7, ud)(M): sistema de referencia que proporciona la localización de un lugar en dirección Este u Oeste desde el meridiano de Greenwich. WGS84 son las siglas en ingles de World Geodetic System 84, Sistema Geodésico Mundial 1984.
- m. Coordenadas Y WGS84* (N, 7, ud)(M): sistema de referencia que proporciona la localización de un lugar en dirección Norte o Sur desde el Ecuador. WGS84 son las siglas en ingles de World Geodetic System 84, Sistema Geodésico Mundial 1984.
- n. Coordenada X (N,2,m)(A).
- o. Coordenada Y (N,2,m)(A).
- p. Coordenada H (N,0,m)(A).
- q. Municipio (T)(A).
- r. Provincia (T)(A).
- s. Comunidad autónoma (T)(A).
- t. Código Tramo Común (T)(A).
- u. Tramo Común (T)(A).
3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO
- a. Estado Elemento Inventario* (D)(M).
- b. Subdirección de operaciones (D)(M): estructura organizativa de mantenimiento a la que pertenece el paso a nivel.
- c. Gerencia/Jefatura (T)(A).
- d. Nombre de la carretera/camino* (T)(M): denominación de la carretera o el camino que cruza el paso a nivel.
- e. Dirección titular carretera/camino (T)(M): recoge la dirección postal del titular de la carretera o el camino que cruza con la vía ferroviaria.
- f. Jurisdicción carretera/camino* (D)(M): indica la entidad jurídica titular de la carretera o camino que cruza con la vía ferroviaria.
- Adif
 - Adif AV
 - Ayuntamiento
 - Ayuntamiento / Diputación

- Ayuntamiento /RCE
- Ayuntamiento –Vía Pecuaria
- Comunidad Autónoma
- Diputación
- F.E.V.E.
- I.A.R.A.
- ICONA
- IRYDA
- JUNTA VECINAL DE CABRIA
- JUNTA VECINAL DE MAVÉ
- Medio Ambiente
- Ministerio de Agricultura
- Ministerio de Defensa
- Ministerio de Fomento
- Particular
- Patrimonio Forestal
- RCE
- RENFE
- Vía Pecuaria
- Sin definir

g. Titularidad red* (D)(M):

- Adif
- Adif AV

h. Fecha de Servicio (F)(M): fecha en la que el Administrador de Infraestructuras otorga la autorización de entrada en servicio, art. 52.4 del RD 929/2020, como consecuencia de la instalación o modificación de un sistema existente de paso a nivel.

i. Fecha de instalación (F)(M): fecha en la que el Administrador de Infraestructuras otorga la autorización de entrada en servicio, art. 52.4 del RD 929/2020, como consecuencia de la instalación de un nuevo sistema de protección de paso a nivel.

j. Clausura definitiva (D)(M): indica la existencia de una resolución de clausura definitiva emitida por el órgano competente

k. Fecha clausura (F)(M): fecha en la que se firmó la resolución de clausura del paso a nivel.

4. CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

- a. Ancho de vía (T)(A).
- b. Tipo de línea (T)(A).
- c. Tipo de tráfico ferroviario (T)(A).
- d. Circulaciones ferroviarias mensuales (N,0,ud)(A).

5. CARACTERIZACIÓN

Estos atributos dan una idea general del elemento y de la infraestructura ferroviaria a la que pertenecen.

- a. Red (T)(A): clasificación de la red.
 - Red convencional
 - Red de ancho métrico
 - Alta velocidad
- b. Tipo* (D)(M): indica si el elemento es un paso a nivel u otra intersección, según RD 929/2020.
 - Paso a nivel
 - Otra intersección
- c. Tecnología tipo* (D)(M): denominación de la tecnología del sistema de protección automático de paso a nivel.
 - Renfe
 - Adif
 - No aplica
- d. Esviaje entarimado (D)(M): indica la oblicuidad entre el eje de la vía ferroviaria y la carretera o camino.
 - Oblicuo
 - Ortogonal
- e. Tipo de firme zona de acceso al PN izquierda (D)(M): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino desde 3 metros del carril exterior. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.
 - Asfalto
 - Tierra
 - Hormigón
- f. Tipo de firme zona de acceso al PN derecha (D)(M): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino desde 3 metros del carril exterior. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.
 - Asfalto
 - Tierra
 - Hormigón

- g. Tipo de firme entrevía (D)(M): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino entre dos vías.
- Asfalto
 - Tierra
 - Hormigón
- h. Afirmado del PN (D)(M): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino dentro de los 3 metros del carril exterior.
- Asfalto
 - Balasto
 - Caucho
 - Entarimado
 - Hormigón
 - Tierra
 - Otros
- i. Ancho plataforma izquierda (N, 2, m)(M): ancho de la calzada sin tomar en cuenta los acotamientos. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.
- j. Ancho plataforma derecha (N, 2, m)(M): ancho de la calzada sin tomar en cuenta los acotamientos. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.
- k. Contracarril (D)(M): indica la existencia o no de contracarril en el paso a nivel.
- Existe
 - No existe
- l. Pendiente del badén izquierdo (D)(M): declividad de la carretera o camino que accede al paso a nivel. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.
- Ascendente
 - Descendente
 - Nula
- m. Pendiente del badén derecho (D)(M): declividad de la carretera o camino que accede al paso a nivel. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.
- Ascendente
 - Descendente
 - Nula
- n. Titularidad de la carretera/camino* (D)(M): informa del titular de la carretera o el camino que cruza con la vía ferroviaria.
- Público
 - Particular

- o. Uso específico* (D)(M): aquel para el que el paso a nivel dispone de un itinerario de paso y un sistema de protección exclusivo destinado a un determinado tipo de usuario, según establece el RD 920/2020.
- Vehículos
 - Peatonal
 - Peatones y ganado
- p. Clase de protección* (D)(M): describe el equipamiento de protección que dispone el paso a nivel, según establece el RD 929/2020.
- P
 - A1
 - A2
 - A3
 - A4
- q. Clase de protección OM 2001 (D)(M): describe el equipamiento de protección que dispone el paso a nivel, según establece la OM 2 de agosto de 2001 (derogada por el RD 929/2020).
- A
 - B
 - C
 - D
 - F
 - P
- r. Temporalidad* (D)(M): indica si el paso a nivel es permanente o provisional, según el RD 929/2020.
- Provisional
 - Permanente
- s. Tipo de cierre (T)(A): mecanismo o dispositivo asociado a la clase de protección del paso a nivel.
- S.H.V. (Señalización horizontal y vertical)
 - S.L.A. (Señalización luminosa y acústica)
 - S.L.P. (Señalización luminosa y acústica peatonal)
 - S.B.A. (Semibarrera Automática)
 - S.B.A/E. (Semibarrera Automática/Enclavada (servicio intermitente))
 - S.B.E. (Semibarrera Enclavada)
 - G.P.P. (Guardado a pie de paso)
 - B.L.E. (Barrera levadiza enclavada)
 - Cadenas/Portones

- t. Detector de obstáculos* (D)(M): indica la existencia o no de detector de obstáculos en el paso a nivel.
- u. Cercanías (D)(M): especifica la pertenencia del paso a nivel a una red de cercanías.
- No
 - Asturias
 - Cataluña
 - Bilbao
 - Cádiz
 - Málaga
 - Madrid
 - Murcia/Alicante
 - Santander
 - San Sebastián
 - Sevilla
 - Valencia
 - Zaragoza
 - Asturias (RAM)
 - Bilbao (RAM)
 - Cantabria (RAM)
 - Cartagena Los Nietos (RAM)
 - Ferrol Ortigueira (RAM)
 - León Cistierna (RAM)
- v. Número de vías* (N, 0, ud)(M): número de vías existentes en el paso a nivel. Serán el número total de vías que atraviesa el vehículo o peatón.
- w. Electrificación (D)(M): indica si la línea está electrificada, o no, en la ubicación del paso a nivel.
- x. Nº PN peatonal adosado* (N, 0, ud)(A): número de itinerarios peatonales independientes con protección automática anexa al sistema de protección del paso a nivel.
- y. CeA adosados *(D)(M): indica la existencia, o no, de cruces entre andenes adyacentes, muy próximo al paso a nivel automático, según Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero Instrucción Ferroviaria de Infraestructura. En caso afirmativo, el paso a nivel estará relacionado informáticamente con el Cruce entre Andenes correspondiente.
- z. Vallado lateral (D)(M): indica la existencia, o no, de vallado lateral a ambos lados del paso a nivel.
- aa. Señales información fija/cartelones (D)(M): indica la existencia, o no, de las señales de información fija o cartelones en la vía ferroviaria.

bb. Red de cables tipo (D)(M): indica del tipo de redes de cables existentes en el paso a nivel.

- Fibra óptica
- Cobre
- Fibra óptica y cobre

6. DATOS ESTADÍSTICOS

- a. Intensidad media vehículos, 'A'* (N, 2, ud)(M): número total de vehículos que pasan por una carretera o camino en un año dividido por 365 días.
- b. Fecha actualización 'A' (F)(M): fecha en la que se actualiza el dato 'A'.
- c. Intensidad media peatones, 'P'* (N, 2, ud)(M): número total de peatones que pasan por una carretera o camino en un año dividido por 365 días.
- d. Fecha actualización de la intensidad media de peatones 'P' (F)(M): fecha en la que se actualiza el dato 'P'.
- e. Número medio diario trenes, 'T'* (N, 2, ud)(M): número total de trenes que pasar por una línea ferroviarias en un año dividido por 365 días.
- f. Fecha actualización del número diario de trenes 'T' (F)(M): fecha en la que se actualiza el dato 'T'.
- g. Momento de circulación 'AxT' (N, 2 ud)(A): producto de la intensidad media de vehículos 'A' y trenes 'T' que atraviesan diariamente el paso a nivel, según RD 929/2020.
- h. Momento de circulación 'PxT' (N, 2, ud)(A): producto de la intensidad media de peatones 'P' y trenes 'T' que atraviesan diariamente el paso a nivel, según RD 929/2020.
- i. Visibilidad real vehículos (N, 2, m)(A): se considera la menor de las 4 u 8 visibilidades reales de vehículos medidas de los dos lados del paso a nivel y en los dos sentidos de la vía férrea, según RD 929/2020.
- j. Visibilidad veh. Lado izq. PK+VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- k. Visibilidad veh. Lado izq. PK- VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- l. Visibilidad veh. Lado der. PK+ VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.

- m. Visibilidad veh. Lado der. PK- VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- n. Visibilidad veh. Lado izq. PK+ VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- o. Visibilidad veh. Lado izq. PK- VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- p. Visibilidad veh. Lado der. PK+ VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- q. Visibilidad veh. Lado der. PK- VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- r. Visibilidad real peatonal (N, 0, m)(A): se considera la menor de las 4 u 8 visibilidades reales peatonales medidas de los dos lados del paso a nivel y en los dos sentidos de la vía férrea, según RD 929/2020.
- s. Visibilidad peat. Lado izq. PK+VÍA I* (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y el itinerario peatonal carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- t. Visibilidad peat. Lado izq. PK- VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- u. Visibilidad peat. Lado der. PK+ VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.

- v. Visibilidad peat. Lado der. PK- VÍA I * (N, 0, m)(M): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- w. Visibilidad peat. Lado izq. PK+ VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y el itinerario peatonal carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- x. Visibilidad peat. Lado izq. PK- VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- y. Visibilidad peat. Lado der. PK+ VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- z. Visibilidad peat. Lado der. PK- VÍA II (N, 0, m)(M): distancia en vía II, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK-
- aa. Fecha actualización visibilidad real (F)(M): fecha en la que se actualiza los datos de Visibilidad Real.
- bb. Visibilidad técnica vehículos (N, 0, m)(A): distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo de carretera o peatón de un lado al otro del paso a nivel. Se define para cada uso específico, según RD 929/2020.
- cc. Visibilidad técnica peatonal (N, 0, m)(A): distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo de carretera o peatón de un lado al otro del paso a nivel. Se define para cada uso específico, según RD 929/2020.
- dd. Velocidad tren* (N, 0, km/h)(M): velocidad máxima permitida del tren a la altura del paso a nivel, en km/h, según RD 929/2020.
- ee. Fecha CVM (F)(M): fecha de entrada en vigor del Cuadro de Velocidades Máxima del que se extrae la velocidad del tren.
- ff. Número accidentes* (N, 0, ud)(M): número de eventos inesperados que no se pueden prever y que en general provoca daños, lesiones o consecuencias negativas.

- gg. Fecha actualización datos accidentes (F)(M): fecha de actualización del número de accidentes.
- hh. Días de niebla (N, 0, días)(M): número de días en el año registrados en la base meteorológica más próxima al paso a nivel en cuales se considera que se dan condiciones de niebla.
- ii. Nivel de riesgo (D)(M): escala de 4 posibilidades en la que se cuantifica el riesgo asociado al paso a nivel.
- NR1
 - NR2
 - NR3
 - NR4
- jj. Fecha actualización nivel riesgo (F)(M): fecha en la que se actualizó el dato de Nivel de Riesgo.

7. PARÁMETRO RINF

- a. Aceleración permitida cerca del paso a nivel (N, 0, m/s²)(A): existencia de límite para la aceleración del tren si se detiene o recupera la velocidad cerca de un paso a nivel expresado en una curva de aceleración de referencia específica (Parámetro RINF 1.1.1.1.7.3).

Este atributo está pendiente de la redacción de un documento para su cálculo. A falta de dicho documento por defecto se indicará el texto [0.0].

3.1.1.- MANDO CENTRAL

El mando central es el módulo/tarjeta electrónico encargado del procesamiento de las informaciones de entrada que recibe de los elementos vitales del paso a nivel y que ejecuta las acciones según un programa funcional.

Se entiende por elementos vitales el pedal de aviso, señal ferroviaria, circuito de vía, pedal de rearme, señales luminosas, barreras, etc.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada mando central de la siguiente manera: MC- PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del mando central.

3.1.2.- REGISTRADOR DE EVENTOS

El registrador de eventos es el módulo/tarjeta electrónico que registra los cambios de estado de los elementos vitales del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): La aplicación generará un identificador para cada registrador de eventos de la siguiente manera: RE- PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del registrador de eventos.

3.1.3.- BARRERAS

El accionamiento de barrera es el sistema para la elevación y descenso de barreras instaladas en un paso a nivel, para la protección de las circulaciones de trenes.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada accionamiento de barrera de la siguiente manera: BAR-'Número'-'Lado'-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.
- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación de la barrera con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.
- c. Lado (D)(M): indica el lado con respecto al paso a nivel, izquierdo o derecho, según el sentido de la kilometración de la vía.

- I (izquierdo).
- D (derecho).

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante de la barrera.

3.1.4.- SEÑAL DE LA CARRETERA/CAMINO (VEHÍCULOS)

La señal de la carretera/camino para vehículos es el dispositivo de señalización luminosa que regula el tráfico de vehículos en un paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada señal de la carretera o camino para vehículos de la siguiente manera: SV-‘Número’-‘Lado’-PN-‘PK Inicial’-‘Código PN’, siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.
- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación de la señal con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.
- c. Lado (D)(M): indica el lado con respecto al paso a nivel, izquierdo o derecho, según el sentido de la kilometración de la vía.
 - I (izquierdo).
 - D (derecho).

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Sonería (D)(M): indica la existencia, o no de señales sonoras.
- b. Tipo de foco (D)(M): indica el tipo elemento para la iluminación.
 - Lámpara
 - Led
- c. Tecnología (D)(M): fabricante de la señal para vehículos de la carretera o el camino.

3.1.5.- SEÑAL DE LA CARRETERA/CAMINO (PEATONES)

La señal de la carretera/camino para peatones es el dispositivo de señalización luminosa que regula el tráfico de peatones en un paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): La aplicación generará un identificador para cada señal de la carretera o camino para peatones de la siguiente manera: SP-‘Número’-‘Lado’-PN-‘PK Inicial’-‘Código PN’, siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.
- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación de la señal con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.
- c. Lado (D)(M): indica el lado con respecto al paso a nivel, izquierdo o derecho, según el sentido de la kilometración de la vía.
 - I (izquierdo).
 - D (derecho).

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Sonería (D)(M): indica la existencia, o no de señales sonoras.
- b. Tipo de foco (D)(M): indica el tipo elemento para la iluminación.
 - Lámpara
 - Led

- c. Tecnología (D)(M): fabricante de la señal para peatones de la carretera o el camino.

3.1.6.- PEDAL DE REARME

El pedal de rearme es el dispositivo electrónico que detecta la presencia del tren en las proximidades del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): La aplicación generará un identificador para cada pedal de rearme de la siguiente manera: PR-PN-'PK Inicial'-'Vía'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece. No obstante, este atributo es puntual, por lo que si el paso a nivel tiene más de una vía, se seleccionará la vía en la que se encuentra situado el pedal de rearme.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del pedal de rearme.

3.1.7.- MANDO LOCAL

El mando local es el dispositivo que faculta a un agente para ejercer el mando de la protección del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): La aplicación generará un identificador para cada mando local de la siguiente manera: ML-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del mando local.

3.1.8.- DETECTOR DE OBSTÁCULOS

El detector de obstáculos es el sistema que permite detectar obstáculos en la zona de protección del paso a nivel. Se considera zona de protección el área de la intersección necesaria para el paso del tren.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada detector de obstáculos de la siguiente manera: DO-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tipo de detector (D)(M): indica el modo de detección de obstáculos.
 - Espira
 - Cámara
- b. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del detector de obstáculos.

3.1.9.- EQUIPO DE ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA

El equipo de alimentación eléctrica es el sistema que suministra energía a los dispositivos electrónicos del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada equipo de alimentación eléctrica de la siguiente manera: EAE 'Sistema al que alimenta'-'Número'-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo:

'Sistema al que alimenta': si el atributo toma el valor 'Todo el Paso a Nivel', quedará en blanco; si el atributo toma cualquiera del resto de valores, tomará el valor de sus iniciales (P, S o MC).

'Número': si el atributo 'Sistema al que alimenta' toma el valor 'Todo el Paso a Nivel', quedará en blanco. En caso contrario, tomará el valor del atributo 'Número'.

'Código PN': código del Paso a Nivel al que pertenece.

- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación del equipo de alimentación eléctrica con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tipo (D)(M): indica el modo de alimentación eléctrica.
- Convencional
 - Solar
- b. Sistema al que alimenta (D)(M): indica el sistema al que dota de alimentación eléctrica.
- Todo el Paso a Nivel.
 - Pedal de aviso.
 - Señal Ferroviaria.
 - Mando Central.

3.1.10.-EQUIPO DE COMUNICACIÓN CON EQUIPOS REMOTOS DEL PASO A NIVEL

El equipo de comunicación con equipos remotos del paso a nivel es el sistema que permite la comunicación entre los dispositivos remotos del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada equipo de comunicación con equipos remotos de la siguiente manera: ECER 'Sistema' 'Número'-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo:

'Sistema': si el atributo toma el valor 'Todo el Paso a Nivel', quedará en blanco; si el atributo toma cualquiera del resto de valores, tomará el valor de sus iniciales (P, S o MC).

'Número': si el atributo 'Sistema' toma el valor 'Todo el Paso a Nivel', quedará en blanco. En caso contrario, tomará el valor del atributo 'Número'.

'Código PN': código del Paso a Nivel al que pertenece.

- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación de la barrera con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tipo (D)(M): indica el modo de comunicación con equipos remotos del paso a nivel.
- Cable
 - Radio
- b. Sistema (D)(M): indica el sistema al que da servicio el equipo de comunicación.
- Todo el Paso a Nivel.
 - Pedal de aviso.
 - Señal Ferroviaria.
 - Mando Central.

3.1.11.-PEDAL DE AVISO

El pedal de aviso es el dispositivo electrónico que detecta la aproximación al paso a nivel del tren y activa el sistema de protección.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): La aplicación generará un identificador para cada pedal de aviso de la siguiente manera: PA-PN-'PK Inicial'-'Vía'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual.

- a. PK Inicial* (N, 3, km)(M): cuando se trata de un elemento puntual, es el PK del punto medio del elemento.
- b. Vía* (D)(M): de las vías que cruza el paso a nivel se elegirá en la que se sitúa el elemento inventariado.
- c. Línea (A)(M): de las líneas que cruza el paso a nivel se elegirá automáticamente en la que se sitúa el elemento inventariado.
- d. Coordenada X (N,2,m)(A).
- e. Coordenada Y (N,2,m)(A).
- f. Coordenada H (N,0,m)(A).

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

- a. Tecnología (D)(M): indica el fabricante del pedal de aviso.

3.1.12.-PASO A NIVEL PEATONAL ADOSADO

El paso a nivel peatonal adosado es el itinerario peatonal independiente con protección automática anexo al sistema de protección del paso a nivel.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada paso a nivel peatonal adosado de la siguiente manera: PNPA-'Número'-PN-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.
- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación del paso a nivel adosado, siendo el de menor número el situado a menor PK.

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).

b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

La mayoría de los atributos de caracterización para este elemento serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece. Se recogen aquí los que son relevantes para este activo.

a. Esviaje entarimado (H): indica la oblicuidad entre el eje de la vía ferroviaria y la carretera o camino.

b. Tipo de firme carretera/camino izquierda (H): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino desde 3 metros del carril exterior. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.

c. Tipo de firme carretera/camino derecha (H): material superficial que sostiene el tráfico peatonal y vehicular de una carretera o camino desde 3 metros del carril exterior. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.

d. Tipo de firme PN (D)(M): material superficial que sostiene el tráfico peatonal de una carretera o camino dentro de los 3 metros del carril exterior

- Asfalto
- Balasto
- Caucho
- Entarimado
- Hormigón
- Tierra
- Otros

e. Ancho plataforma derecha (H): ancho de la calzada sin tomar en cuenta los acotamientos. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.

f. Ancho plataforma izquierda (H): ancho de la calzada sin tomar en cuenta los acotamientos. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.

g. Contracarril (H): indica la existencia o no de contracarril en el paso a nivel.

h. Pendiente del badén izquierdo (H): declividad de la carretera o camino que accede el paso a nivel. Se considera lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración.

- i. Pendiente del badén derecho (H): declividad de la carretera o camino que accede el paso a nivel. Se considera lado derecho según el sentido creciente de la kilometración.
- Ascendente
 - Descendente
 - Nula

5. DATOS ESTADÍSTICOS

Todos los atributos de datos estadísticos para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece. Se recogen aquí los que son relevantes para este activo.

- a. Intensidad media peatones, P (H): número total de peatones que pasan por una carretera o camino en un año dividido por 365 días.
- b. Fecha actualización peatones (H): fecha en la que se actualiza el dato P.
- c. Momento de circulación PxT (H): producto de la intensidad media de peatones (P) y trenes (T) que atraviesan diariamente el paso a nivel, según RD 929/2020.
- d. Visibilidad real peatonal (H): se considera la menor de las 4 u 8 visibilidades reales peatonales medidas de los dos lados del paso a nivel y en los dos sentidos de la vía férrea, según RD 929/2020.
- e. Visibilidad peat. Lado izq. PK+ VÍA I (H): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y el itinerario peatonal carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- f. Visibilidad peat. Lado izq. PK- VÍA I (H): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado izquierdo según el sentido creciente de la kilometración y a PK-.
- g. Visibilidad peat. Lado der. PK+ VÍA I (H): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK+.
- h. Visibilidad peat. Lado der. PK- VÍA I (H): distancia en vía I, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso. Se medirá en el lado derecho según el sentido creciente de la kilometración y a PK-.
- i. Visibilidad técnica peatonal (H) : distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo de carretera o peatón de un lado al otro del paso a nivel. Se define para cada uso específico, según RD 929/2020.

3.1.13.-SEÑAL OTRO TREN – PASO A NIVEL PEATONAL

La señal Otro tren del paso a nivel peatonal indica la presencia de otro tren en el área afectada por el paso a nivel o intersección.

1. IDENTIFICACIÓN

- a. Identificador Elemento Inventario (T)(A): la aplicación generará un identificador para cada paso a nivel peatonal adosado de la siguiente manera: SOT-PN-'Número'-'Lado'-'PK Inicial'-'Código PN', siendo Código PN el código del Paso a Nivel al que pertenece.
- b. Número (N, 0, ud)(M): indica la situación de la barrera con respecto al paso a nivel, siendo el de menor número el situado a menor PK.
- c. Lado (D)(M): indica el lado con respecto al paso a nivel, izquierdo o derecho.
 - I (izquierdo).
 - D (derecho).

2. LOCALIZACIÓN

Tipo de localización: Puntual/Multipuntual.

Los atributos de localización para este activo serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece.

3. GESTIÓN DE MANTENIMIENTO

- a. Estado Elemento Inventario* (D)(H).
- b. Fecha de Servicio (F)(M).

4. CARACTERIZACIÓN

La mayoría de los atributos de caracterización para este elemento serán heredados (H) de su antecesor, es decir, del paso a nivel al que pertenece. Se recogen aquí los que son relevantes para este activo.

- a. Tecnología (D)(M): fabricante de la señal Otro Tren.

4.-NORMATIVA DEROGADA

La presente norma deroga al documento normativo:

- NAG 2-4-4.4. Inventario de Pasos a Nivel y otras Intersecciones ferroviarios. 1ª Edición. Junio 2023.

5.-DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y ENTRADA EN VIGOR

La presente norma entrará en vigor el día de su aprobación.

Este documento será de aplicación una vez que las herramientas informáticas para cargar el inventario estén actualizadas conforme al presente documento. Hasta ese momento, podrá utilizarse como referencia.

6.-NORMATIVA DE REFERENCIA

En el contenido de esta norma se hace referencia a los documentos normativos que se citan a continuación.

Cuando se trate de legislación, será de aplicación la última versión publicada en los diarios oficiales, incluidas sus sucesivas modificaciones.

En el caso de documentos referenciados sin edición y fecha se utilizará la última edición vigente; en el caso de normas citadas con versión exacta, se debe aplicar esta edición concreta.

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviaria.
- Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, por la que se aprueban la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) y la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de energía (IFE) y se modifican la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la Instrucción ferroviaria de gálibos y la Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.



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

www.adif.es

www.adifaltavelocidad.es