

Guia de l'AVSF

Procés de Tramviarització

Control documental

Control de modificacions

Versió	Data	Motiu
1	07/09/2023	Primera edició

Autoria

	Signatura	Càrrec
Elaborat		
Revisat		
Aprovat		

ÍNDIX

1.	OBJECTE I ABAST.....	1
1.1.	Objecte i abast	1
1.2.	Estructura	1
1.3.	Definicions i acrònims	2
2.	MARC LEGAL	7
3.	PROCÉS PER A LA QUALIFICACIÓ TRAMVIÀRIA	8
3.1.	Responsabilitats	9
3.2.	Procediment	10
4.	DOCUMENTACIÓ A GENERAR EN LES DIFERENTS FASES DEL PROCEDIMENT DE TRAMVIARITZACIÓ	12
4.1.	Fase 1. Recepció de la documentació	12
4.2.	Fase 2. Estudi de la proposta	18
5.	PRESENTACIÓ DE LA DOCUMENTACIÓ	19
6.	NOTES I ACLARIMENTS- FAQ	20

IL·LUSTRACIONS

Il·lustració 1. Esquema del Procediment de Qualificació tramviària..... 9

1.OBJECTE I ABAST

1.1. Objecte i abast

Aquesta guia **es dirigeix a** tots aquells promotors que requerisquen de l'obtenció de la qualificació de tram tramviari en el sistema ferroviari competència de la Generalitat, ja siga per a la implantació d'un nou tram o per a la transformació d'un tram ferroviari a tramviari.

L'**objecte** d'aquesta guia és fer costat al sol·licitant i orientar-lo en el procés i requeriments per al procés de qualificació de tram com a tramviari, basant-se en l'indicat en el Títol III, Capítol III del *Decret 190/2021, de 26 de novembre, del Consell, de regulació de la seguretat i l'autorització de posada en servei dels subsistemes estructurals fixos i dels controls periòdics del sistema ferroviari autonòmic*.

Així mateix, també es dirigeix a les entitats ferroviàries que operen i/o administren la infraestructura, perquè hauran d'aportar els corresponents informes sobre l'estudi de la seguretat de la proposta de qualificació d'un tram tramviari, resultant-los d'aplicació el reflectit en l'apartat 4.2 de la present guia.

La present guia ha d'emprar-se juntament amb la normativa vigent en la matèria, havent de considerar-se únicament com una **eina d'ajuda**, sense que la substituïska.

1.2. Estructura

En l'**apartat 1** es determina l'**objecte i abast** d'aquesta guia. Per a una millor comprensió s'inclou un llistat de **definicions i acrònims** de termes específics que s'empren al llarg del text.

En l'**apartat 2** s'inclou el **marc legal** en relació amb el procés de qualificació tramviària.

En l'**apartat 3** s'introdueix el **procés global per a la qualificació d'un tram com a tramviari**, fent referència a l'àmbit, agents, i les diferents fases que l'engloben, així com s'aporta un esquema per a facilitar la seua comprensió.

L'**apartat 4** es centra en l'objecte d'aquesta guia: el procediment administratiu de qualificació d'un tram com a tramviari. S'enumera la documentació a presentar davant la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat o davant la *Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF)*, per a cada fase, juntament amb referències i orientacions per a fer costat al sol·licitant en la preparació dels documents. Així mateix, s'inclou la documentació a presentar davant l'AVSF per part de l'operador ferroviari i de l'administrador de la infraestructura.

En l'**apartat 5** s'han inclòs les pautes per a **formalitzar les comunicacions i lliuraments** de documentació a l'agència al llarg d'aquest procediment administratiu.

Finalment, sobre la base de qüestions i dubtes plantejats per part dels diferents actors que participen del procediment, s'inclou un **apartat 6 amb notes i aclariments**, de caràcter obert i amb l'ànim que s'actualitze periòdicament, per a aclarir qüestions plantejades o dubtes recurrents (FAQ) de manera que es complemente la informació oferida per la guia, per a facilitar la seua aplicació i la tramitació de les autoritzacions i posades en servei.

1.3. Definicions i acrònims

A continuació, s'inclouen definicions de termes específics, juntament amb els seus acrònims, utilitzats al llarg del text:

<p>Administrador de la infraestructura (AI):</p>	<p>Qualsevol organisme o empresa que s'encarregue principalment de la instal·lació i el manteniment de la infraestructura ferroviària, o de part d'ella, la qual cosa també podrà incloure la gestió dels sistemes de control i seguretat de la infraestructura. Les funcions de l'administrador de la infraestructura es desenvoluparan en els termes establits en la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, i podran assignar-se a diferents organismes o empreses (Llei 7/2018).</p>
<p>Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF):</p>	<p>Autoritat responsable de la seguretat del sistema ferroviari de competència de la Generalitat, corresponent-li, a l'efecte allò contemplat en la present guia, autoritzar la posada en servei dels subsistemes estructurals fixos, així com comprovar que mantenen els seus requisits.</p>
<p>Encreuaments entre andanes:</p>	<p>Les interseccions al mateix nivell entre les vies del ferrocarril i els itineraris expressament disposats en estacions i baixadors per a l'accés per als vianants a les andanes. Tindran aquesta condició les connexions de passos per als vianants entre andanes de la mateixa estació i els passos d'accessos a una estació o baixador amb una sola andana des de tots dos costats. No es consideren encreuaments entre andanes els situats en línies o trams tramviaris (Decret 190/2021).</p>
<p>Entitat ferroviària:</p>	<p>Qualsevol operador ferroviari o administrador de la infraestructura, així com qui tinga les característiques i atribucions d'ambdues simultàniament (Llei 7/2018).</p>

<p>Línies o trams de línia de caràcter ferroviari:</p>	<p>Són de caràcter ferroviari aquelles línies o trams de línia en què la regulació de la circulació dels vehicles depèn exclusivament de les instal·lacions ferroviàries i és independent de la regulació del trànsit viari, preval la circulació ferroviària enfront de qualsevol altra mena de trànsit en els possibles punts d'encreuament i es disposa de plataforma reservada per a ús exclusiu de la circulació ferroviària (Llei 7/2018).</p>
<p>Línies o trams de línia de caràcter tramviari:</p>	<p>Són de caràcter tramviari aquelles línies o trams de línia que així qualifique la direcció general competent en matèria de transports per compartir amb el sistema viari la regulació del trànsit en els punts d'encreuament, marcant preferència en aquests punts, a cada moment, el propi sistema regulador, podent fins i tot arribar a compartir la plataforma de la línia amb el trànsit viari. Aquesta qualificació requerirà el previ informe vinculant de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF) (Llei 7/2018).</p>
<p>Operador ferroviari (OF):</p>	<p>Qualsevol empresa, pública o privada, l'activitat de la qual consistisca a prestar serveis de transport de mercaderies o persones per ferrocarril, havent de ser aquesta empresa en tot cas qui aporte la tracció; s'inclouen també les empreses que aporten únicament la tracció (Llei 7/2018).</p>
<p>Passos a Nivell (PPNN):</p>	<p>Tindrà la consideració de pas a nivell l'encreuament a la mateixa altura entre una línia de caràcter ferroviari i una via destinada al trànsit rodat i, en el seu cas, també de vianants; i de pas a nivell per als vianants l'encreuament a la mateixa altura entre una línia de caràcter ferroviari i una via o vorera d'ús exclusivament per als vianants, sense trànsit rodat. S'exceptuen aquells casos en què la via d'encreuament, de trànsit rodat o per als vianants, estiga adscrita exclusivament al propi servei ferroviari. En les línies o trams de línia de caràcter tramviari, fins i tot existint encreuaments entre aquestes circulacions i els trànsits rodats o per als vianants, no tindran aquests encreuaments la consideració de pas a nivell o pas a nivell per als vianants (Llei 7/2018).</p>
<p>Proponent:</p>	<p>Qualsevol de les parts que es citen a continuació:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Les empreses ferroviàries o els administradors de la infraestructura que apliquen mesures de control del risc de conformitat amb l'article 4 de la Directiva 2004/49/CE;

	<p>b) Les entitats encarregades del manteniment que apliquen mesures contemplades en l'article 14 bis, apartat 3, de la Directiva 2004/49/CE;</p> <p>c) Les entitats contractants o els fabricants quan conviden a un organisme notificat a aplicar el procediment de verificació «CE» de conformitat amb l'article 18, apartat 1, de la Directiva 2008/57/CE, o els organismes designats, de conformitat amb l'article 17, apartat 3, d'aquesta Directiva;</p> <p>d) El sol·licitant d'una autorització per a la posada en servei de subsistemes estructurals (RUE 402/2013).</p>
Proponent de l'actuació:	<p>Qualsevol persona física o jurídica que represente al sol·licitant d'una autorització per a la posada en servei de subsistemes. El sol·licitant podrà ser una entitat ferroviària, entitat encarregada del manteniment, entitats contractants o fabricadores de material mòbil (Decret 190/2021).</p>
Sistema ferroviari de competència de la Generalitat:	<p>El sistema ferroviari contempla la totalitat dels subsistemes corresponents a àmbits estructurals (infraestructura, passos a nivell, energia, control i comandament i senyalització en terra i a bord, i material rodant) i funcionals (explotació i gestió del trànsit, manteniment i persones usuàries), així com la seua integració en el sistema en el seu conjunt, inclosos els elements relacionats amb el factor humà.</p> <p>A l'efecte de la Llei 7/2018, el sistema ferroviari de competència de la Generalitat està constituït pel conjunt d'elements necessaris per a realitzar qualsevol tipus de transport guiat per carrils metàl·lics que siguen titularitat de la Generalitat, amb excepció de les instal·lacions destinades al transport de mercaderies en exclusiva.</p>
Sistema de gestió de seguretat (SGS):	<p>Consisteix en l'organització, les mesures i els procediments establits per un administrador d'infraestructures o una empresa ferroviària per a garantir la gestió de les seues operacions en condicions de seguretat. Sense perjudici de les facultats de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, el SGS servirà de suport a la presa de decisions estratègiques basada en dades objectives (Llei 7/2018).</p>
Subsistemes:	<p>Parts estructurals o funcionals en què es divideix el sistema ferroviari (RD 929/2020).</p>

Subsistemes estructurals:	Aquells subsistemes corresponents a àmbits estructurals (infraestructura, energia, control i comandament i senyalització en terra i a bord, i material rodant) (Llei 7/2018).
Subsistemes estructurals fixos:	Subsistemes de naturalesa estructural corresponents a la infraestructura, passos a nivell, energia, control i comandament i senyalització en terra.
Subsistemes funcionals:	Aquells subsistemes corresponents a àmbits funcionals (explotació i gestió del trànsit, manteniment i persones usuàries) (Llei 7/2018).
Subsistema Infraestructura:	Comprén la via estesa, els equips de via, les obres civils (viaductes, ponts, túnels, obres de drenatge, passos d'encreuament, camins de serveis, etc.), els elements de les estacions vinculats al ferrocarril (andanes, zones d'accés, locals de serveis tècnics, sistemes d'informació a l'usuari, etc.) i els equips de seguretat i protecció (Llei 7/2018).
Subsistema Passos a Nivell:	Comprén tots els elements d'instal·lacions fixes (infraestructura, energia i control, comandament i senyalització en terra), inclosos en la secció delimitada i específica de la línia on se situa el passe a nivell (Llei 7/2018).
Subsistema Energia:	Comprén el sistema d'electrificació, incloses les línies aèries, subestacions i centres de transformació (Llei 7/2018).
Subsistema Control, Comandament i Senyalització en terra (CMS):	Comprén tots els equips en terra necessaris per a garantir la seguretat, i el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa. Inclou els enclavaments, les comunicacions, els bloquejos, els sistemes de senyalització i posicionament i les interfícies amb els sistemes de senyalització existents (Llei 7/2018).
Visibilitat tècnica (Dtv o Dtp):	Distància en metres que recorre un tren a la seua velocitat màxima permesa, durant el temps que tarda a creuar el vehicle de carretera o vianant d'un costat a l'altre del pas a nivell (RD 929/2020).
Visibilitat real (Drv o Drp):	Distància, mesura al llarg de l'eix de via, que existeix entre el punt d'intersecció dels eixos del ferrocarril i la carretera o itinerari per als vianants, i el punt on es troba el tren que es dirigeix cap al pas,

en el precís moment en què aquest tren comença a albirar-se des del punt on està situat l'usuari del pas.

En els passos a nivell per a ús específic de vehicles, la posició de l'usuari s'estableix en l'eix de la carretera, i a una distància de cinc metres del carril més pròxim de la via.

En els passos a nivell per a ús específic de vianants la posició de l'usuari s'estableix en l'eix de l'itinerari per als vianants, i a una distància d'un metre del carril més pròxim de la via.

Es considerarà com a visibilitat real del pas a nivell la menor de les quatre visibilitats reals, mesures des dels dos costats del pas i en els dos sentits de la via fèrria (RD 929/2020).

2.MARC LEGAL

La Llei 7/2018, de 26 de març, de Seguretat Ferroviària indica en el seu article 4.2.a) 2n sobre línies o trams de línia de “caràcter tramviari”, que aquesta qualificació requerirà el previ informe vinculant de l'AVSF.

Així mateix, en el seu article 20 sobre Seguretat en línies o trams de línia de caràcter tramviari, estableix:

“Amb caràcter previ a la seua qualificació com a línies o trams de línia de caràcter tramviari, es definiran els subsistemes de control-comandament, gestió del trànsit i senyalització que hauran d'implantar-se en aquestes. Aquests subsistemes hauran de complir la normativa de seguretat viària vigent d'aplicació en els termes municipals pels quals discorreguen les línies o trams, i així ha de reflectir-se en l'informe de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària previst en l'article 4.2.a, apartat 2.º, d'aquesta llei.”

S'aporta aclariment referent als esmentats subsistemes en l'apartat 6 (N1).

A més, l'article 41 “Normes específiques d'explotació tramviària”, estableix:

“1. En les línies i trams de caràcter tramviari el règim d'explotació tindrà en compte el compliment de les normes de seguretat viària que siguen aplicable en els termes municipals pels quals discorren, procurant establir prioritat de pas a través de la programació semafòrica i altres avanços tecnològics en tot el seu recorregut, amb la finalitat d'aconseguir el compliment dels seus horaris i, així, el foment del seu ús per part dels ciutadans, garantint l'accessibilitat en condicions de respecte i sostenibilitat amb el medi ambient.

[...]

3. En l'avaluació dels riscos específics es tindrà especial atenció als trams pels quals circulen vehicles tant tramviaris com de característiques ferroviàries.”

El Decret 190/2021, de 26 de novembre, del Consell, de regulació de la seguretat i l'autorització de posada en servei dels subsistemes estructurals fixos i dels controls periòdics del sistema ferroviari autonòmic suposa el desenvolupament normatiu del títol III de la Llei 7/2018. En el seu Títol III, Capítol III, el decret regula el procediment administratiu de tramviarització.

En el seu article 30 “Consideracions Generals”, el decret estableix en el seu apartat 1:

“En la redacció d'un projecte constructiu de transformació d'un tram ferroviari a tramviari o d'implantació d'un nou tram, seran aplicable totes les consideracions sobre seguretat ferroviària contemplades en el present decret.”

Així mateix, aquest article indica en el seu apartat 3:

“El promotor haurà de sol·licitar a la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat, la qualificació del tram com a tramviari. La sol·licitud inclourà tota aquella documentació necessària que determine aquesta direcció general i, pel que concerneix seguretat ferroviària, la que determine l'AVSF.”

L'article 31 de “Sol·licitud de qualificació d'un tram tramviari” del citat decret estableix en el seu apartat 1:

“Per a qualsevol proposta de qualificació d'un tram com a tramviari, siga una ampliació o una modificació d'un tram ferroviari existent, el promotor haurà de dirigir-se formalment a la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat, acompanyant la documentació necessària”.

En l'apartat 2 del citat article 31 es recull la documentació a presentar.

Finalment, l'article 32 de “Informe previ de l'Agència sobre la qualificació de caràcter tramviari” indica que “L'AVSF elaborarà un informe previ vinculant segons l'article 4. 2.a.2n de la Llei 7/2018 per a la qualificació d'un tram com a tramviari.” Per a això s'incoarà un expedient administratiu que constarà de dues fases: recepció de la documentació i estudi de la proposta.

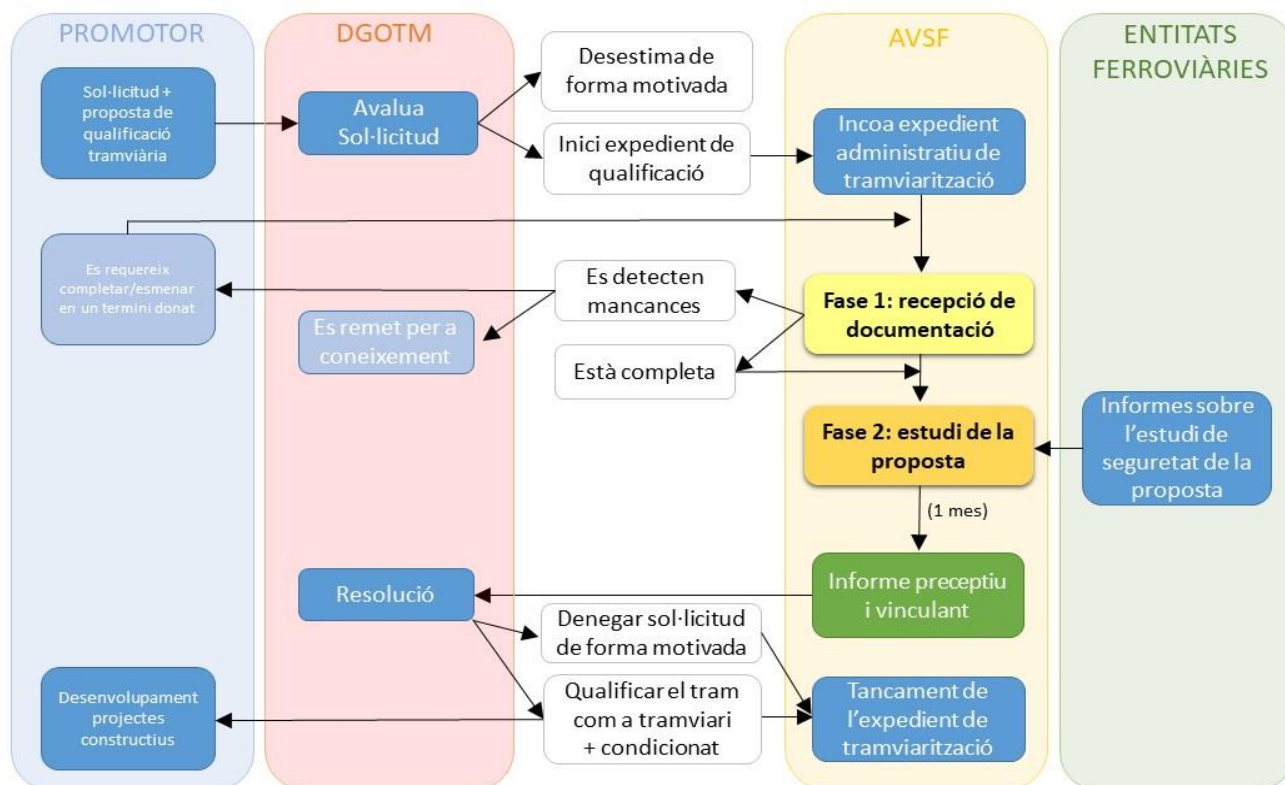
3. PROCÉS PER A LA QUALIFICACIÓ TRAMVIÀRIA

Cal aclarir, en primer lloc, quines actuacions són objecte d'aquest procediment per a la qualificació d'una línia o tram de línia com a tramviari. Es consideraran:

- Implantació d'un **nou tram tramviari**.
- **Transformació d'un tram ferroviari** existent a tramviari.

La qualificació del tram com a tramviari és prèvia al desenvolupament del/els projecte/s constructiu/s necessaris per a dur a terme l'actuació, i és independent del procediment d'autorització i posada en servei (APS) dels subsistemes estructurals fixos que així ho requerisquen d'acord amb l'indicat en el Capítol II del Decret 190/2021 (objecte de la Guia de APS de l'AVSF). És a dir, la qualificació tramviària no ha d'entendre's com una autorització de posada en servei de l'actuació, sinó com un pas previ i imprescindible.

El següent esquema reflecteix el procés a seguir per a la qualificació de tram tramviari en el sistema ferroviari competència de la Generalitat.



il·lustració 1. Esquema del Procediment de qualificació tramviària

En l'esquema es reflecteixen els diferents actors que participen en el procediment, així com les diferents fases que engloba i les successives fites administratives que són necessàries. A continuació, es descriuen amb major detall aquests aspectes.

3.1. Responsabilitats

Pel que respecta als **actors** que poden participar en el procediment de tramviarització, es recullen les seues definicions en l'apartat 1.3 de la present guia. No obstant això, s'inclouen a continuació algunes notes aclaridores sobre aquest tema, així com les responsabilitats de cadascun.

El **Sol·licitant** de la qualificació del tram tramviari es correspon amb el **promotor** de l'actuació de tramviarització que "decideix, impulsa i programa una actuació" (ajuntaments o altres organismes, entitats ferroviàries, etc.). S'encarrega d'elaborar la Proposta de qualificació tramviària que acompanya a la sol·licitud.

El **Proponent** del canvi en el sistema ferroviari derivat del procés de tramviarització tindrà la consideració que li atorga el **REGLAMENT D'EXECUCIÓ (UE) No 402/2013 DE LA COMISSIÓ de 30 d'abril de 2013 relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) no 352/2009 (RUE 402/2013)**, i és per tant el

responsable de l'aplicació del RUE 402/2013, inclosa l'avaluació de la importància del canvi, així com de dirigir el procés de gestió del risc segons el contemplat en l'annex I del citat Reglament, i haurà de mantindre un registre de perills conformement al punt 4 del citat annex.

La **direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat** és la responsable d'iniciar l'expedient de qualificació, a la vista de la sol·licitud pertinent, així com d'emetre la resolució de qualificació tramviària o, si escau, denegar-la.

L'**AVSF**, a la vista de la documentació traslladada per la direcció general, emet en primer lloc un informe previ per a comunicar-li al promotor si la documentació està completa o si és necessari esmenar qualsevol aspecte i, en segon lloc, després de realitzar l'estudi dels aspectes de seguretat de la proposta, emet el seu informe vinculant per a la direcció general.

Les **entitats ferroviàries** (Administrador de la Infraestructura i Operador Ferroviari), a sol·licitud de l'AVSF, emeten sengles informes sobre l'estudi de seguretat de la proposta de qualificació tramviària del sol·licitant.

3.2. Procediment

El procés s'inicia amb la sol·licitud de qualificació tramviària per part del promotor, que per a això haurà de dirigir-se formalment a la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat.

La citada direcció general, a la vista de la documentació presentada juntament amb la sol·licitud, donarà resposta, **iniciant l'expedient de qualificació** o, en cas contrari, desestimant de forma motivada la sol·licitud. En cas positiu, aquesta direcció general sol·licitarà informe a l'AVSF, per a això li traslladarà tota la documentació rebuda.

L'AVSF, al seu torn, incoarà un expedient administratiu de tramviarització, que engloba dos fases consecutives:

- **Fase 1:** Recepció de la documentació.

L'Agència elabora un **informe previ** sobre la completesa de la documentació presentada pel sol·licitant, segons el recollit en l'apartat 4.1 de la present guia.

Aquest informe pot emetre's en dos sentits:

- En cas que se s'hagen detectat **mancances documentals**, s'atorgarà un termini perquè s'esmenen o completen.
- Si la documentació presentada és **completa**, es comunicarà l'inici de la següent fase 2 d'estudi de la proposta, en la qual es realitzarà la revisió dels aspectes relacionats amb la seguretat ferroviària.

Aquest informe es remetrà al promotor, així com a la Direcció General perquè en prenguen coneixement.

El fet de considerar que la documentació entregada és completa significa únicament que l'AVSF estima que la documentació entregada és suficient per a començar

l'avaluació de conformitat amb els requisits documentals definits en el Decret 190/2021. Aquest fet no significa, en cap cas, que aquesta siga conforme amb els requisits normatius establits en matèria de seguretat o que no es puga sol·licitar documentació addicional al llarg de la següent fase.

- **Fase 2:** Estudi de la proposta.

Després de l'inici d'aquesta fase, es realitza la pertinent comunicació a l'operador ferroviari i administrador de la infraestructura, i se li sol·liciten sengles informes sobre l'estudi de seguretat de la proposta de tramviarització.

Una vegada rebuda la documentació completa i, en el seu cas, els pertinents aclariments als requeriments sol·licitats per l'AVSF a la vista dels informes sobre l'estudi de seguretat de la proposta de tramviarització emesos per l'administrador de la infraestructura i l'operador ferroviari, es procedeix a avaluar si la documentació presentada es correspon amb el requerit en el Decret 190/2021. Sobre la base d'això, l'Agència emetrà un **informe vinculant** per a la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat.

Posteriorment a aquestes dues fases, i a la vista d'allò informat per l'AVSF, la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat emetrà la seua resolució per a qualificar el tram com a tramviari o denegar l'actuació sol·licitada, de manera motivada. Aquesta resolució es remetrà al promotor i a l'AVSF, qui tancarà el seu expedient de tramviarització intern.

En el cas que la resolució siga de qualificació, inclourà el condicionat a complir en les successives fites i etapes de desenvolupament de l'actuació. Llevat que en la mateixa resolució de qualificació s'indique un altre moment d'inici de vigència, aquesta qualificació adquirirà plena vigència en el moment de la posada en explotació de l'actuació.

4. DOCUMENTACIÓ A GENERAR EN LES DIFERENTS FASES DEL PROCEDIMENT DE TRAMVIARITZACIÓ

4.1. Fase 1. Recepció de la documentació

El promotor haurà de presentar davant la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat la sol·licitud de qualificació d'un tram com a tramviari, juntament amb un document denominat "*Proposta de Tramviarització del tram...*" o similar, que reculla tots els aspectes requerits en l'article 31.2 del Decret 190/202, els quals són els següents:

- a) Identificació del promotor.
- b) Anàlisi de la situació inicial de permeabilitat de la línia i estudi de viabilitat.
- c) Definició inequívoca i clara del tram a crear o modificar i les seues interfícies amb la resta de la xarxa ferroviària, així com dels subsistemes afectats i de les actuacions necessàries per a escometre el canvi proposat amb la identificació del responsable de cadascun d'ells.
- d) Definició de les fases del projecte i anàlisis prèvies de l'Avaluació i Gestió de Riscos, incloent-hi la visibilitat en els encreuaments i compliment de la normativa de seguretat viària, per a cada fase.
- e) L'avaluació i Gestió de Riscos d'aquesta fase inicial estarà relacionada amb la transformació d'un tram ferroviari a tramviari o la implantació d'un nou tram, en aplicació del MCS indicat en l'apartat 4.a.
- f) Altres condicionants no relacionats amb la seguretat ferroviària.

En llaures a facilitar la preparació d'aquest expedient, i atés que aquesta informació serà traslladada a l'agència per a la seua anàlisi, s'aporten a continuació una sèrie de notes i orientacions de cadascun dels requisits documentals.



a) Identificació del promotor.

El promotor de l'actuació de tramviarització haurà de ser adequadament identificat.



b) Anàlisi de la situació inicial de permeabilitat de la línia i estudi de viabilitat

En aquest punt cal aportar informació per a cobrir tots dos aspectes:

i. Anàlisi de permeabilitat de la línia en la situació inicial.

S'entén per permeabilitat de la línia la facilitat que existeix de poder travessar aquesta infraestructura (en el nostre cas, una línia fèrria) amb unes bones condicions d'accessibilitat, comoditat i seguretat (a tindre en consideració aspectes fonamentals com ara poguera ser la visibilitat, tipus de plataforma, existència o no de barreres, senyalització, etc.).

En aquest apartat, s'analitzaran les millores en aquest aspecte (permeabilitat) després dels canvis que es plantegen escometre i, en particular, en aquells passos a nivell en la línia ferroviària que passaran a ser encreuaments tramviaris.

ii. Estudi de viabilitat.

L'objecte d'aquest estudi és analitzar si existeixen solucions que complisquen els objectius definits en el plantejament inicial de la proposta de tramviarització, a més de determinar si aquestes solucions són viables tant des del punt de vista tècnic (sobre la base dels paràmetres tècnics que siguen aplicable en cada cas) com a legal (normativa local, autonòmica i/o estatal d'aplicació), tenint-se en compte aspectes com ara la compatibilitat del sistema tramviari amb la configuració de la via (balast/en placa), amb el tipus de plataforma (compartida/no compartida), amb encreuaments de trànsit tramviari amb altres tipus de trànsit, etc.

Així mateix, si el promotor ho considera oportú, es podrà analitzar la viabilitat de l'actuació a diferents nivells, com ara: econòmic i financer, de mercat (sobre la base de demanda i necessitats existents), social, ambiental, de planificació, etc. S'aportaran els arguments necessaris que justifiquen, amb el major grau de detall possible, els diferents criteris analitzats per a determinar la viabilitat del projecte.

Finalment, haurà d'incloure's necessàriament una conclusió en la qual s'indique si l'actuació objecte de la sol·licitud resulta viable en el seu conjunt.



c) **Definició inequívoca i clara del tram a crear o modificar i les seues interfícies amb la resta de la xarxa ferroviària, així com dels subsistemes afectats i de les actuacions necessàries per a escometre el canvi proposat amb la identificació del responsable de cadascun d'ells.**

En aquest punt cal aportar informació per cobrir tots dos aspectes:

i. Definició de l'àmbit de l'actuació i dels subsistemes afectats.

El seu contingut hauria d'incloure, almenys, els següents aspectes:

- Tram (segons el Catàleg d'infraestructures ferroviàries i tramviàries de la Generalitat).
- Subsistemes estructurals fixos afectats (Infraestructura, Energia, Passos a nivell i/o Control, comandament i senyalització).
- PPKK inici i fi per a cada subsistema afectat, concretant, en el seu cas, amb quin element físic es corresponen.

S'aporta, a tall d'exemple, una taula que recull la citada informació:

Tram (Catàleg)	Línia	Subsistema	PK inici	PK fi	Observacions

En els casos de modificació de tram ferroviari a tramviari, per al subsistema Passos a nivell, s'hauran d'identificar i descriure els existents, concretant si se suprimiran o si es transformaran en encreuaments tramviaris. S'aporta, a tall d'exemple, la següent taula:

Codi PN (Catàleg)	Línia	Classe	Plena via/Estació	PK	Observacions

ii. Interfícies amb la resta de la xarxa ferroviària.

Les interfícies haurien de contemplar, no sols les interseccions amb els sistemes de trànsit rodat/per als vianants, sinó també les fronteres amb els trams ferroviaris confrontants al tram objecte de la tramviarització, així com el pas d'una mena d'exploatació a una altra.

iii. **Descripció de les actuacions necessàries per a escometre el canvi proposat.**

Es referirà únicament a actuacions en relació amb la qualificació tramviària.

Ha de dur-se a terme una descripció el més detallada possible de les actuacions que es pretenen desenvolupar per a cadascuna dels següents subsistemes:

- Explotació i gestió del trànsit (veure Nota 1 en apartat 6).
- Infraestructura.
- CMS en terra.
- Energia.
- Passos a Nivell.

iv. **Identificació del responsable de cadascuna de les actuacions o modificacions a dur a terme.**

Caldrà indicar el responsable de dur a terme cadascuna de les actuacions necessàries (indicades en l'apartat anterior) per a escometre el canvi objecte de la sol·licitud.



d) Definició de les fases del projecte i anàlisis prèvies de l'Avaluació i Gestió de Riscos, incloent-hi la visibilitat en els encreuaments i compliment de la normativa de seguretat viària, per a cada fase.

En aquest punt cal aportar informació per a cobrir diferents aspectes:

i. **Definició de les fases del projecte.**

Es tracta de explicar les fases en les quals es procedirà per a la futura tramviarització del tram. S'aportarà, amb la condició de complementar aquesta informació, un diagrama de Gantt referenciant, de manera aproximada, la duració i ordre de cadascuna de les fases i actuacions previstes (tant en fase de projecte com de licitació, permisos, llicències i execució d'obres).

ii. **Anàlisis previs de l'Avaluació i Gestió de Riscos.**

És en aquest punt on sorgeix la figura del proponent del canvi derivat del procés de tramviarització, que és el responsable de l'aplicació del RUE 402/2013.

L'estudi de riscos ha d'avaluar tots els possibles riscos que es puguin presentar en relació amb la transformació d'un tram ferroviari a tramviari o

amb la implantació d'un nou tram tramviari, segons siga procedent, i ha de cenyir-se exclusivament als derivats del propi concepte d'implantació d'un sistema tramviari.

Formalment, es pot presentar com un apartat específic de la mateixa proposta de tramviarització, o bé, en un document independent que es reculla com a annex a aquesta.

Per a donar una adequada resposta a aquest punt es recomana aportar **un resum del procés d'avaluació i gestió del risc aplicat, així com un índex ordenat de la documentació generada** (referenciant la seua versió) **del procés d'avaluació gestió del risc, juntament amb una breu descripció del seu contingut i/o conclusions d'aquest.**

Aquest anàlisi previ d'avaluació i gestió dels riscos és independent als quals s'hagen de realitzar en fase de redacció de projecte, execució d'obra i els corresponents a posada en servei, que són objecte d'un altre procediment (Procés per a l'APS dels subsistemes estructurals fixos), regulat en el Capítol II del Títol III del Decret i que no ha de confondre's amb el procediment al qual fa referència la present guia, el qual afecta únicament els canvis necessaris per a la tramviarització. No obstant això, **els riscos detectats en aquesta fase preliminar hauran de continuar contemplant-se en la resta de les fases posteriors del cicle de vida, i incloure's en l'avaluació de riscos per a la futura posada en servei.**

L'estudi de riscos haurà d'incloure aquells relacionats amb els encreuaments tramviaris, tant els relacionats amb la **visibilitat** (maquinista sobre l'entorn, així com dels usuaris de les vies públiques sobre el tramvia), com aquells en relació amb la **seguretat viària**. També es consideraran els riscos derivats de les condicions de permeabilitat del traçat en el tram objecte de la sol·licitud.

L'avaluació i gestió dels riscos haurà de tindre una concepció conjunta i integradora del sistema tramviari i l'entorn urbà amb el qual coexisteix i interactua.

iii. Consideracions de visibilitat en els encreuaments.

Resumir en quina mesura s'ha tingut en compte aquest aspecte en la proposta de tramviarització presentada i en les fases següents, i indicar la descripció de les actuacions i criteris adoptats amb la condició de garantir una correcta visibilitat en tots els encreuaments, tant per als vehicles tramviaris com per als vehicles viaris i els vianants, amb la finalitat de reduir el risc de col·lisió o enrotllament, així com aportar les conclusions sobre aquest tema.

La justificació de visibilitat ha de basar-se en criteris objectius i quantificables, garantint en qualsevol cas que la visibilitat real serà superior a la tècnica.

iv. Compliment de la normativa de seguretat viària.

S'ha de certificar que s'ha tingut en compte la normativa de seguretat viària aplicable en l'estudi de seguretat de la proposta de tramviarització presentada, i aportar el llistat de la normativa d'aplicació en els termes municipals pels quals discórreguen les línies o trams (estatal, autonòmica i/o local, en el seu cas), així com aportar les conclusions sobre aquest tema.



e) L'Avaluació i Gestió de Riscos d'aquesta fase inicial estarà relacionada amb la transformació d'un tram ferroviari a tramviari o la implantació d'un nou tram, en aplicació del MCS indicat en l'apartat 4.a.

Aquest punt guarda relació amb l'Anàlisi prèvia de l'Avaluació i Gestió de Riscos valorat en el subapartat ii de l'apartat anterior.

Segons indica el citat art. 4.a del Decret 190/2021, el proponent assignat per al canvi serà el responsable de l'aplicació del RUE 402/2013 i documentarà el procés de gestió, declarant per escrit que tots els perills identificats i els seus riscos associats es troben a un nivell adequat de control, garantint la compatibilitat i integració segura de les ampliacions o modificacions dels diferents subsistemes en el sistema ferroviari autonòmic.

A més, un Organisme d'Avaluació (AsBo), independent i acreditat, durà a terme una avaluació independent de la idoneïtat tant de l'aplicació del procés de gestió del risc com dels seus resultats, emetent un informe d'avaluació de la seguretat sobre aquest tema

Per a evidenciar aquest apartat, es presentarà l'esmentat informe d'avaluació independent de l'AsBo.



f) Altres condicionants no relacionats amb la seguretat ferroviària.

Aquest punt deixa obert a la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat requerir un altre tipus d'informació addicional i no relacionada amb la seguretat ferroviària.



g) **Una altra documentació concernent a la seguretat ferroviària.**

En aquest punt s'inclou aquella documentació addicional relacionada amb la seguretat ferroviària, sobre la base de l'article 30.3. del Decret 190/2021.

En particular, serà necessari presentar la següent documentació addicional:

- **Conveni entre l'Ajuntament i l'entitat ferroviària sobre el manteniment i la gestió del trànsit.**

S'haurà de subscriure un conveni o un altre tipus d'acord entre l'administrador de la infraestructura i les administracions amb competències sobre l'entorn pel qual discorre el tram de línia de caràcter tramviari, amb vista a la futura tramviarització, que contemple:

- Les responsabilitats relatives a la regulació entre el trànsit tramviari i el trànsit rodat o per als vianants.
- Els procediments i/o protocols per a l'adequada coordinació entre els respectius gestors del trànsit, fins i tot en situacions d'anomalies, perturbacions del trànsit o emergències.
- Les responsabilitats relatives al manteniment de les actuacions i instal·lacions associades a la tramviarització.
- La delimitació de les responsabilitats entre les entitats encarregades de la gestió dels usos i activitats permesos en les zones de domini públic i protecció de la plataforma tramviària.

4.2. Fase 2. Estudi de la proposta

La documentació que ha de constar en l'expedient perquè l'AVSF pugua emetre el seu informe vinculant, segons l'indicat en l'article 32.2 del Decret 190/2021, és la següent:

- a) Conjunt de **documentació de l'expedient** aportat pel promotor (sol·licitud i estudi de seguretat de la proposta), **completa i definitiva**, segons el recollit en l'apartat anterior.
- b) **Informe sobre l'estudi de seguretat de la proposta del promotor, elaborat per l'administrador de la infraestructura.** Per a l'elaboració d'aquest informe, s'hauria d'incloure la valoració de tots els aspectes reflectits en l'estudi del promotor, amb especial atenció als següents:
 - Els riscos identificats i el seu tractament.
 - Les condicions de visibilitat.
 - La coordinació en matèria d'execució i manteniment de les instal·lacions fixes, així com de la gestió del trànsit.

- c) **Informe sobre l'estudi de seguretat de la proposta del promotor, elaborat per l'operador ferroviari.** Aquest informe haurà d'incloure, entre altres, els següents aspectes:
- Les condicions tècniques que ha de complir el material rodant que prestarà servei.
 - La previsió de la seua disponibilitat a la data d'inici de la vigència de la qualificació tramviària.

5. PRESENTACIÓ DE LA DOCUMENTACIÓ

En primera instància, el promotor remetrà la Sol·licitud i l'Estudi de Seguretat de la Proposta de Tramviarització davant la direcció general competent en matèria de transports de la Generalitat. L'esmentada direcció general, en cas d'iniciar l'expedient de qualificació d'un tram com a tramviari, remetrà la documentació a l'AVSF.

L'AVSF únicament considerarà en el seu expedient administratiu la documentació que haja sigut presentada per **registre de l'AVSF**.

A l'efecte de l'indicat en l'article 32.1 c) del Decret 190/2021, en la fase 1 de recepció de la documentació aportada, l'AVSF, mitjançant un informe previ, podrà requerir al sol·licitant completar l'expedient, realitzar esmenes i aportar aclariments i/o documentació complementària, juntament amb **el termini** que es dispose per a això.

El mateix promotor farà lliurament formal a l'AVSF, per mitjà del seu registre, de la documentació necessària per a completar l'expedient (o modificar-lo, en el seu cas). A aquests efectes, s'ha de tindre en compte que la capacitat màxima que admet el registre per als arxius a annexar és de 20 Mb.

A l'efecte de l'indicat en l'article 32.2 b) del Decret 190/2021, en la fase 2, **l'entitat ferroviària presentarà, a sol·licitud de l'AVSF i per mitjà del seu registre, sengles informes sobre l'estudi de seguretat de la proposta,** tant de l'operador ferroviari com de l'administrador de la infraestructura.

A l'efecte dels terminis inclosos en la legislació vigent, es considerarà la data en què conste l'entrada d'aquest formulari, juntament amb la documentació completa aportada, en el registre de l'agència.

6. NOTES I ACLARIMENTS- FAQ

N1.- SUBSISTEMA EXPLOTACIÓ I GESTIÓ DEL TRÀNSIT

L'article 17 de la Llei 7/2018 classifica, d'una banda, el subsistema funcional d'explotació i gestió del trànsit i, de l'altra, el subsistema estructural de control comandament i senyalització en terra. Al seu torn, l'article 20 de la citada llei fa esment als "*subsistemes de control-comandament, gestió del trànsit i senyalització*". S'entén que aquest article es refereix tant al subsistema estructural CMS en terra com al subsistema funcional d'explotació i gestió del trànsit, tots dos definits en la mateixa Llei.

A l'efecte d'aquesta guia, el subsistema explotació i gestió del trànsit comprén els procediments i equipaments associats que permeten assegurar una explotació coherent dels diferents subsistemes estructurals, tant en condicions de funcionament normal com de funcionament degradat, inclosa, en particular, la formació de trens, la conducció dels trens, i la planificació i gestió del trànsit, així com el conjunt de qualificacions professionals exigibles per a la prestació de qualsevol tipus de servei ferroviari.