

Guía de la AVSF

Proceso de Tranviarización

Control documental

Control de modificaciones

| Versión | Fecha | Motivo |
|---------|------------|-----------------|
| 1 | 07/09/2023 | Primera edición |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

Autoría

| | Firma | Cargo |
|-----------|-------|-------|
| Elaborado | | |
| Revisado | | |
| Aprobado | | |

ÍNDICE

| | | |
|------|---|----|
| 1. | OBJETO Y ALCANCE | 1 |
| 1.1. | Objeto y alcance | 1 |
| 1.2. | Estructura | 1 |
| 1.3. | Definiciones y acrónimos | 2 |
| 2. | MARCO LEGAL..... | 7 |
| 3. | PROCESO PARA LA CALIFICACIÓN TRANVIARIA..... | 8 |
| 3.1. | Responsabilidades | 9 |
| 3.2. | Procedimiento | 10 |
| 4. | DOCUMENTACIÓN A GENERAR EN LAS DIFERENTES FASES DEL PROCEDIMIENTO DE TRANVIARIZACIÓN | 12 |
| 4.1. | Fase 1. Recepción de la documentación | 12 |
| 4.2. | Fase 2. Estudio de la propuesta | 18 |
| 5. | PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN | 19 |
| 6. | NOTAS Y ACLARACIONES - FAQ..... | 20 |

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Esquema del Procedimiento de Calificación tranviaria..... 9

1.OBJETO Y ALCANCE

1.1. Objeto y alcance

Esta guía **se dirige a** todos aquellos promotores que requieran de la obtención de la calificación de tramo tranviario en el sistema ferroviario competencia de la Generalitat, ya sea para la implantación de un nuevo tramo o para la transformación de un tramo ferroviario a tranviario.

El **objeto** de esta guía es apoyar al solicitante y orientarlo en el proceso y requerimientos para el proceso de calificación de tramo como tranviario, basándose en lo indicado en el Título III, Capítulo III del *Decreto 190/2021, de 26 de noviembre, del Consell, de regulación de la seguridad y la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos y de los controles periódicos del sistema ferroviario autonómico*.

Asimismo, también se dirige a las entidades ferroviarias que operen y/o administren la infraestructura, pues deberán aportar los correspondientes informes sobre el estudio de la seguridad de la propuesta de calificación de un tramo tranviario, resultándoles de aplicación lo reflejado en el apartado 4.2 de la presente guía.

La presente guía debe emplearse juntamente con la normativa vigente en la materia, debiendo considerarse únicamente como una **herramienta de ayuda**, sin que la sustituya.

1.2. Estructura

En el **apartado 1** se determina el **objeto y alcance** de esta guía. Para una mejor comprensión se incluye un listado de **definiciones y acrónimos** de términos específicos que se emplean a lo largo del texto.

En el **apartado 2** se incluye el **marco legal** en relación con el proceso de calificación tranviaria.

En el **apartado 3** se introduce el **proceso global para la calificación de un tramo como tranviario**, haciendo referencia al ámbito, agentes, y las distintas fases que lo engloban, así como se aporta un esquema para facilitar su comprensión.

El **apartado 4** se centra en el objeto de esta guía: el procedimiento administrativo de calificación de un tramo como tranviario. Se enumera la documentación a presentar ante la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat o ante la *Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària* (AVSF), para cada fase, junto con referencias y orientaciones para apoyar al solicitante en la preparación de los documentos. Así mismo, se incluye la documentación a presentar ante la AVSF por parte del operador ferroviario y del administrador de la infraestructura.

En el **apartado 5** se han incluido las pautas para **formalizar las comunicaciones y entregas** de documentación a la Agencia a lo largo de este procedimiento administrativo.

Finalmente, en base a cuestiones y dudas planteadas por parte de los distintos actores que participen del procedimiento, se incluye un **apartado 6** con **notas y aclaraciones**, de carácter abierto y con el ánimo de que se actualice periódicamente, para aclarar cuestiones planteadas o dudas recurrentes (FAQ) de modo que se complemente la información ofrecida por la guía, para facilitar su aplicación y la tramitación de las autorizaciones y puestas en servicio.

1.3. Definiciones y acrónimos

A continuación, se incluyen definiciones de términos específicos, junto con sus acrónimos, utilizados a lo largo del texto:

| | |
|---|--|
| <p>Administrador de la infraestructura (AI):</p> | <p>Cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura se desarrollarán en los términos establecidos en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunitat Valenciana, y podrán asignarse a diferentes organismos o empresas (Ley 7/2018).</p> |
| <p>Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF):</p> | <p>Autoridad responsable de la seguridad del sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, correspondiéndole, a efectos de lo contemplado en la presente guía, autorizar la puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos, así como comprobar que mantienen sus requisitos.</p> |
| <p>Cruces entre andenes:</p> | <p>Las intersecciones al mismo nivel entre las vías del ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso peatonal a los andenes. Tendrán esta condición las conexiones de pasos peatonales entre andenes de la misma estación y los pasos de accesos a una estación o apeadero con un solo andén desde ambos lados. No se consideran cruces entre andenes los situados en líneas o tramos tranviarios (Decreto 190/2021).</p> |
| <p>Entidad ferroviaria:</p> | <p>Cualquier operador ferroviario o administrador de la infraestructura, así como quien tenga las características y atribuciones de ambas simultáneamente (Ley 7/2018).</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Líneas o tramos de línea de carácter ferroviario:</p> | <p>Son de carácter ferroviario aquellas líneas o tramos de línea en que la regulación de la circulación de los vehículos depende exclusivamente de las instalaciones ferroviarias y es independiente de la regulación del tráfico viario, prevalece la circulación ferroviaria frente a cualquier otro tipo de tráfico en los posibles puntos de cruce y se dispone de plataforma reservada para uso exclusivo de la circulación ferroviaria (Ley 7/2018).</p> |
| <p>Líneas o tramos de línea de carácter tranviario:</p> | <p>Son de carácter tranviario aquellas líneas o tramos de línea que así califique la dirección general competente en materia de transportes por compartir con el sistema viario la regulación del tráfico en los puntos de cruce, marcando preferencia en dichos puntos, en cada momento, el propio sistema regulador, pudiendo incluso llegar a compartir la plataforma de la línea con el tráfico viario. Esta calificación requerirá el previo informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF) (Ley 7/2018).</p> |
| <p>Operador ferroviario (OF):</p> | <p>Cualquier empresa, pública o privada, cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o personas por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción (Ley 7/2018).</p> |
| <p>Pasos a Nivel (PPNN):</p> | <p>Tendrá la consideración de paso a nivel el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía destinada al tráfico rodado y, en su caso, también de peatones; y de paso a nivel peatonal el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía o acera de uso exclusivamente peatonal, sin tráfico rodado. Se exceptúan aquellos casos en que la vía de cruce, de tráfico rodado o peatonal, esté adscrita exclusivamente al propio servicio ferroviario. En las líneas o tramos de línea de carácter tranviario, aun existiendo cruces entre estas circulaciones y los tráfico rodados o peatonal, no tendrán dichos cruces la consideración de paso a nivel o paso a nivel peatonal (Ley 7/2018).</p> |
| <p>Proponente:</p> | <p>Cualquiera de las partes que se citan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura que aplican medidas de control del riesgo de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2004/49/CE; |

| | |
|--|--|
| | <p>b) Las entidades encargadas del mantenimiento que aplican medidas contempladas en el artículo 14 bis, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE;</p> <p>c) Las entidades contratantes o los fabricantes cuando invitan a un organismo notificado a aplicar el procedimiento de verificación «CE» de conformidad con el artículo 18, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, o los organismos designados, de conformidad con el artículo 17, apartado 3, de dicha Directiva;</p> <p>d) El solicitante de una autorización para la puesta en servicio de subsistemas estructurales (RUE 402/2013).</p> |
| Proponente de la actuación: | Cualquier persona física o jurídica que represente al solicitante de una autorización para la puesta en servicio de subsistemas. El solicitante podrá ser una entidad ferroviaria, entidad encargada del mantenimiento, entidades contratantes o fabricantes de material móvil (Decreto 190/2021). |
| Sistema ferroviario de competencia de la Generalitat: | <p>El sistema ferroviario contempla la totalidad de los subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, pasos a nivel, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante) y funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias), así como su integración en el sistema en su conjunto, incluidos los elementos relacionados con el factor humano.</p> <p>A los efectos de la Ley 7/2018, el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat está constituido por el conjunto de elementos necesarios para realizar cualquier tipo de transporte guiado por carriles metálicos que sean titularidad de la Generalitat, con excepción de las instalaciones destinadas al transporte de mercancías en exclusiva.</p> |
| Sistema de gestión de seguridad (SGS): | Consiste en la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad. Sin perjuicio de las facultades de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, el SGS servirá de apoyo a la toma de decisiones estratégicas basada en datos objetivos (Ley 7/2018). |
| Subsistemas: | Partes estructurales o funcionales en que se divide el sistema ferroviario (RD 929/2020). |

| | |
|--|--|
| Subsistemas estructurales: | Aquellos subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante) (Ley 7/2018). |
| Subsistemas estructurales fijos: | Subsistemas de naturaleza estructural correspondientes a la infraestructura, pasos a nivel, energía, control y mando y señalización en tierra. |
| Subsistemas funcionales: | Aquellos subsistemas correspondientes a ámbitos funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias) (Ley 7/2018). |
| Subsistema Infraestructura: | Comprende la vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (viaductos, puentes, túneles, obras de drenaje, pasos de cruce, caminos de servicios, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (andenes, zonas de acceso, locales de servicios técnicos, sistemas de información al usuario, etc.) y los equipos de seguridad y protección (Ley 7/2018). |
| Subsistema Pasos a Nivel: | Comprende todos los elementos de instalaciones fijas (infraestructura, energía y control, mando y señalización en tierra), incluidos en la sección delimitada y específica de la línea donde se ubica el paso a nivel (Ley 7/2018). |
| Subsistema Energía: | Comprende el sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas, subestaciones y centros de transformación (Ley 7/2018). |
| Subsistema Control, Mando y Señalización en tierra (CMS): | Comprende todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red. Incluye los enclavamientos, las comunicaciones, los bloqueos, los sistemas de señalización y posicionamiento y los interfaces con los sistemas de señalización existentes (Ley 7/2018). |
| Visibilidad técnica (Dtv o Dtp): | 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 (RD 929/2020). |
| Visibilidad real (Drv o Drp): | Distancia, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera o itinerario peatonal, 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.

En los pasos a nivel para uso específico de vehículos, la posición del usuario se establece en el eje de la carretera, y a una distancia de cinco metros del carril más próximo de la vía.

En los pasos a nivel para uso específico de peatones la posición del usuario se establece en el eje del itinerario peatonal, y a una distancia de un metro del carril más próximo de la vía.

Se considerará como visibilidad real del paso a nivel la menor de las cuatro visibilidades reales, medidas desde los dos lados del paso y en los dos sentidos de la vía férrea (RD 929/2020).

2.MARCO LEGAL

La Ley 7/2018, de 26 de marzo, de Seguridad Ferroviaria, indica en su artículo 4.2.a) 2º sobre líneas o tramos de línea de “carácter tranviario”, que esta calificación requerirá el previo informe vinculante de la AVSF.

Asimismo, en su artículo 20 sobre Seguridad en líneas o tramos de línea de carácter tranviario, establece:

“Con carácter previo a su calificación como líneas o tramos de línea de carácter tranviario, se definirán los subsistemas de control-mando, gestión del tráfico y señalización que deberán implantarse en las mismas. Estos subsistemas deberán cumplir la normativa de seguridad vial vigente de aplicación en los términos municipales por los que discurran las líneas o tramos, y así debe reflejarse en el informe de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària previsto en el artículo 4.2.a, apartado 2.º, de esta ley.”

Se aporta aclaración al respecto de los mencionados subsistemas en el apartado 6 (N1).

Además, el artículo 41 “Normas específicas de explotación tranviaria”, establece:

“1. En las líneas y tramos de carácter tranviario el régimen de explotación tendrá en cuenta el cumplimiento de las normas de seguridad vial que sean de aplicación en los términos municipales por los que discurren, procurando establecer prioridad de paso a través de la programación semafórica y demás avances tecnológicos en todo su recorrido, con el fin de conseguir el cumplimiento de sus horarios y, así, el fomento de su uso por parte de los ciudadanos, garantizando la accesibilidad en condiciones de respeto y sostenibilidad con el medio ambiente.

[...]

3. En la evaluación de los riesgos específicos se tendrá especial atención a los tramos por los que circulen vehículos tanto tranviarios como de características ferroviarias.”

El Decreto 190/2021, de 26 de noviembre, del Consell, de regulación de la seguridad y la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales fijos y de los controles periódicos del sistema ferroviario autonómico supone el desarrollo normativo del título III de la Ley 7/2018. En su Título III, Capítulo III, el Decreto regula el procedimiento administrativo de tranviarización.

En su artículo 30 “Consideraciones Generales”, el Decreto establece en su apartado 1:

“En la redacción de un proyecto constructivo de transformación de un tramo ferroviario a tranviario o de implantación de un nuevo tramo, serán de aplicación todas las consideraciones sobre seguridad ferroviaria contempladas en el presente decreto.”

Asimismo, dicho artículo indica en su apartado 3:

“El promotor deberá solicitar a la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat, la calificación del tramo como tranviario. La solicitud incluirá toda aquella documentación necesaria que determine esta dirección general y, en lo concerniente a seguridad ferroviaria, la que determine la AVSF.”

El artículo 31 de “Solicitud de calificación de un tramo tranviario” del citado Decreto establece en su apartado 1:

“Para cualquier propuesta de calificación de un tramo como tranviario, sea una ampliación o una modificación de un tramo ferroviario existente, el promotor deberá dirigirse formalmente a la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat, acompañando la documentación necesaria”.

En el apartado 2 del citado artículo 31 se recoge la documentación a presentar.

Finalmente, el artículo 32 de “Informe previo de la Agencia sobre la calificación de carácter tranviario” indica que “La AVSF elaborará un informe previo vinculante según el artículo 4.2.a.2º de la Ley 7/2018 para la calificación de un tramo como tranviario.” Para ello se incoará un expediente administrativo que constará de dos fases: recepción de la documentación y estudio de la propuesta.

3.PROCESO PARA LA CALIFICACIÓN TRANVIARIA

Cabe aclarar, en primer lugar, qué actuaciones son objeto de este procedimiento para la calificación de una línea o tramo de línea como tranviario. Se considerarán:

- Implantación de un **nuevo tramo tranviario**.
- **Transformación de un tramo ferroviario** existente a tranviario.

La calificación del tramo como tranviario es previa al desarrollo del/los proyecto/s constructivo/s necesarios para llevar a cabo la actuación, y es independiente del procedimiento de autorización y puesta en servicio (APS) de los subsistemas estructurales fijos que así lo requieran de acuerdo con lo indicado en el Capítulo II del Decreto 190/2021 (objeto de la Guía de APS de la AVSF). Es decir, la calificación tranviaria no debe entenderse como una autorización de puesta en servicio de la actuación, sino como un paso previo e imprescindible.

El siguiente esquema refleja el proceso a seguir para la calificación de tramo tranviario en el sistema ferroviario competencia de la Generalitat.

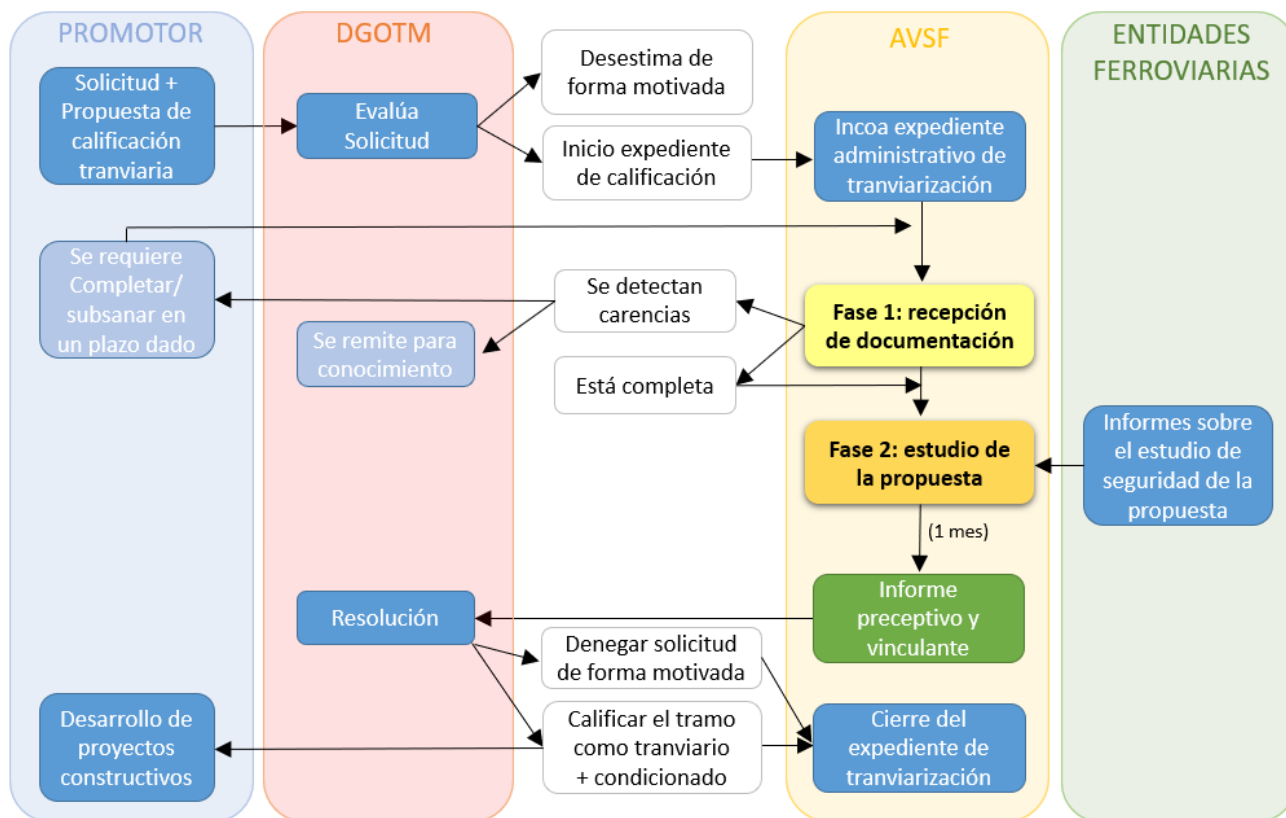


Ilustración 1. Esquema del Procedimiento de Calificación tranviaria

En el esquema se reflejan los distintos actores que participan en el procedimiento, así como las distintas fases que engloba y los sucesivos hitos administrativos que son necesarios. A continuación, se describen con mayor detalle estos aspectos.

3.1. Responsabilidades

Por lo que respecta a los **actores** que pueden participar en el procedimiento de tranviarización, se recogen sus definiciones en el apartado 1.3 de la presente guía. No obstante, se incluyen a continuación algunas notas aclaratorias al respecto, así como las responsabilidades de cada uno.

El **Solicitante** de la calificación del tramo tranviario se corresponde con el **promotor** de la actuación de tranviarización que “decide, impulsa y programa una actuación” (ayuntamientos u otros organismos, entidades ferroviarias, etc.). Se encarga de elaborar la Propuesta de calificación tranviaria que acompaña a la solicitud.

El **Proponente** del cambio en el sistema ferroviario derivado del proceso de tranviarización, tendrá la consideración que le otorga el *REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) No 402/2013 DE LA COMISIÓN de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad*

para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 352/2009 (RUE 402/2013), y es por tanto el responsable de la aplicación del RUE 402/2013, incluida la evaluación de la importancia del cambio, así como de dirigir el proceso de gestión del riesgo según lo contemplado en el anexo I del citado Reglamento, y deberá mantener un registro de peligros con arreglo al punto 4 del citado anexo.

La **dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat** es la responsable de iniciar el expediente de calificación, a la vista de la solicitud pertinente, así como de emitir la resolución de calificación tranviaria o, en su caso, denegarla.

La **AVSF**, a la vista de la documentación trasladada por la dirección general, emite en primer lugar un informe previo para comunicarle al promotor si la documentación está completa o si es necesario subsanar cualquier aspecto y, en segundo lugar, tras realizar el estudio de los aspectos de seguridad de la propuesta, emite su informe vinculante para la dirección general.

Las **entidades ferroviarias** (Administrador de la Infraestructura y Operador Ferroviario), a solicitud de la AVSF, emiten sendos informes sobre el estudio de seguridad de la propuesta de calificación tranviaria del solicitante.

3.2. Procedimiento

El proceso se inicia con la solicitud de calificación tranviaria por parte del promotor, que para ello deberá dirigirse formalmente a la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat.

La citada dirección general, a la vista de la documentación presentada junto con la solicitud, dará respuesta, **iniciando el expediente de calificación** o, en caso contrario, desestimando de forma motivada la solicitud. En caso positivo, esta dirección general solicitará informe a la AVSF, para lo cual le trasladará toda la documentación recibida.

La AVSF, a su vez, incoará un expediente administrativo de tranviarización, que engloba dos fases consecutivas:

- **Fase 1:** Recepción de la documentación.

La Agencia elabora un **informe previo** sobre la completitud de la documentación presentada por el solicitante, según lo recogido en el apartado 4.1 de la presente guía.

Dicho informe puede emitirse en dos sentidos:

- En caso de que se hayan detectado **carencias documentales**, se otorgará un plazo para que se subsanen o completen.
- Si la documentación presentada es **completa**, se comunicará el inicio de la siguiente fase 2 de estudio de la propuesta, en la cual se realizará la revisión de los aspectos relacionados con la seguridad ferroviaria.

Dicho informe se remitirá al promotor, así como a la Dirección General para su conocimiento.

El hecho de considerar que la documentación entregada es completa significa únicamente que la AVSF estima que la documentación entregada es suficiente para comenzar la evaluación de conformidad con los requisitos documentales definidos en el Decreto 190/2021. Este hecho no significa, en ningún caso, que ésta sea conforme con los requisitos normativos establecidos en materia de seguridad o que no se pueda solicitar documentación adicional a lo largo de la siguiente fase.

- **Fase 2:** Estudio de la propuesta.

Tras el inicio de esta fase, se realiza la pertinente comunicación al operador ferroviario y administrador de la infraestructura, y se le solicitan sendos informes sobre el estudio de seguridad de la propuesta de tranviarización.

Una vez recibida la documentación completa y, en su caso, las pertinentes aclaraciones a los requerimientos solicitados por la AVSF a la vista de los informes sobre el estudio de seguridad de la propuesta de tranviarización emitidos por el administrador de la infraestructura y el operador ferroviario, se procede a evaluar si la documentación presentada se corresponde con lo requerido en el Decreto 190/2021. En base a ello, la Agencia emitirá un **informe vinculante** para la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat.

Posteriormente a estas dos fases, y a la vista de lo informado por la AVSF, la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat emitirá su resolución para calificar el tramo como tranviario o denegar la actuación solicitada, de manera motivada. Dicha resolución se remitirá al promotor y a la AVSF, quien cerrará su expediente de tranviarización interno.

En el caso que la resolución sea de calificación, incluirá el condicionado a cumplir en los sucesivos hitos y etapas de desarrollo de la actuación. Salvo que en la propia resolución de calificación se indique otro momento de inicio de vigencia, esta calificación adquirirá plena vigencia en el momento de la puesta en explotación de la actuación.

4. DOCUMENTACIÓN A GENERAR EN LAS DIFERENTES FASES DEL PROCEDIMIENTO DE TRANVIARIZACIÓN

4.1. Fase 1. Recepción de la documentación

El promotor deberá presentar ante la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat la solicitud de calificación de un tramo como tranviario, junto con un documento denominado "*Propuesta de tranviarización del tramo...*" o similar, que recoja todos los aspectos requeridos en el **artículo 31.2** del Decreto 190/202, los cuales son los siguientes:

- a) Identificación del promotor.
- b) Análisis de la situación inicial de permeabilidad de la línea y estudio de viabilidad.
- c) Definición inequívoca y clara del tramo a crear o modificar y sus interfaces con el resto de la red ferroviaria, así como de los subsistemas afectados y de las actuaciones necesarias para acometer el cambio propuesto con la identificación del responsable de cada uno de ellos.
- d) Definición de las fases del proyecto y análisis previos de la Evaluación y Gestión de Riesgos, incluyendo la visibilidad en los cruces y cumplimiento de la normativa de seguridad vial, para cada fase.
- e) La Evaluación y Gestión de Riesgos de esta fase inicial estará relacionada con la transformación de un tramo ferroviario a tranviario o la implantación de un nuevo tramo, en aplicación del MCS indicado en el apartado 4.a.
- f) Otros condicionantes no relacionados con la seguridad ferroviaria.

En aras a facilitar la preparación de dicho expediente, y dado que esta información será trasladada a la agencia para su análisis, se aportan a continuación una serie de notas y orientaciones de cada uno de los requisitos documentales.

**a) Identificación del promotor.**

El promotor de la actuación de tranviarización deberá ser adecuadamente identificado.

**b) Análisis de la situación inicial de permeabilidad de la línea y estudio de viabilidad**

En este punto es preciso aportar información para cubrir ambos aspectos:

i. Análisis de permeabilidad de la línea en la situación inicial.

Se entiende por permeabilidad de la línea la facilidad que existe de poder atravesar dicha infraestructura (en nuestro caso, una línea férrea) con unas buenas condiciones de accesibilidad, comodidad y seguridad (a tener en consideración aspectos fundamentales tales como pudiera ser la visibilidad, tipo de plataforma, existencia o no de barreras, señalización, etc.).

En este apartado, se analizarán las mejoras en este aspecto (permeabilidad) tras los cambios que se plantean acometer y, en particular, en aquellos pasos a nivel en la línea ferroviaria que pasarán a ser cruces tranviarios.

ii. Estudio de viabilidad.

El objeto de este estudio es analizar si existen soluciones que cumplan los objetivos definidos en el planteamiento inicial de la propuesta de tranviarización, además de determinar si dichas soluciones son viables tanto desde el punto de vista técnico (en base a los parámetros técnicos que sean de aplicación en cada caso) como legal (normativa local, autonómica y/o estatal de aplicación), teniéndose en cuenta aspectos tales como la compatibilidad del sistema tranviario con la configuración de la vía (balasto/en placa), con el tipo de plataforma (compartida/no compartida), con cruces de tráfico tranviario con otros tipos de tráfico, etc.

Asimismo, si el promotor lo considera oportuno, se podrá analizar la viabilidad de la actuación a distintos niveles, tales como: económico y financiero, de mercado (en base a demanda y necesidades existentes), social, ambiental, de planificación, etc. Se aportarán los argumentos necesarios que justifiquen, con el mayor grado de detalle posible, los distintos criterios analizados para determinar la viabilidad del proyecto.

Por último, deberá incluirse necesariamente una conclusión en la que se indique si la actuación objeto de la solicitud resulta viable en su conjunto.



c) Definición inequívoca y clara del tramo a crear o modificar y sus interfaces con el resto de la red ferroviaria, así como de los subsistemas afectados y de las actuaciones necesarias para acometer el cambio propuesto con la identificación del responsable de cada uno de ellos.

En este punto es preciso aportar información para cubrir ambos aspectos:

i. Definición del ámbito de la actuación y de los subsistemas afectados.

Su contenido debería incluir, al menos, los siguientes aspectos:

- Tramo (según el Catálogo de infraestructuras ferroviarias y tranviarias de la Generalitat).
- Subsistemas estructurales fijos afectados (Infraestructura, Energía, Pasos a nivel y/o Control, mando y señalización).
- PPKK inicio y fin para cada subsistema afectado, concretando, en su caso, con qué elemento físico se corresponden.

Se aporta, a modo de ejemplo, una tabla que recoge la citada información:

| Tramo (Catálogo) | Línea | Subsistema | PK inicio | PK fin | Observaciones |
|------------------|-------|------------|-----------|--------|---------------|
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

En los casos de modificación de tramo ferroviario a tranviario, para el subsistema Pasos a nivel, se deberán identificar y describir los existentes, concretando si se suprimirán o si se transformarán en cruces tranviarios. Se aporta, a modo de ejemplo, la siguiente tabla:

| Código PN (Catálogo) | Línea | Clase | Plena vía/Estación | PK | Observaciones |
|----------------------|-------|-------|--------------------|----|---------------|
| | | | | | |

ii. Interfaces con el resto de la red ferroviaria.

Las interfaces deberían contemplar, no solo las intersecciones con los sistemas de tráfico rodado/peatonal, sino también las fronteras con los tramos ferroviarios colindantes al tramo objeto de la tranviarización, así como el paso de un tipo de explotación a otra.

iii. Descripción de las actuaciones necesarias para acometer el cambio propuesto.

Se referirá únicamente a actuaciones en relación con la calificación tranviaria.

Debe llevarse a cabo una descripción lo más detallada posible de las actuaciones que se pretenden desarrollar para cada uno de los siguientes subsistemas:

- Explotación y gestión del tráfico (ver Nota 1 en apartado 6).
- Infraestructura.
- CMS en tierra.
- Energía.
- Pasos a Nivel.

iv. Identificación del responsable de cada una de las actuaciones o modificaciones a llevar a cabo.

Será preciso indicar el responsable de llevar a cabo cada una de las actuaciones necesarias (indicadas en el apartado anterior) para acometer el cambio objeto de la solicitud.



d) Definición de las fases del proyecto y análisis previos de la Evaluación y Gestión de Riesgos, incluyendo la visibilidad en los cruces y cumplimiento de la normativa de seguridad vial, para cada fase.

En este punto es preciso aportar información para cubrir distintos aspectos:

i. Definición de las fases del proyecto.

Se trata de explicar las fases en las que se va a proceder para la futura tranviarización del tramo. Se aportará, con tal de complementar dicha información, un diagrama de Gantt referenciando, de forma aproximada, la duración y orden de cada una de las fases y actuaciones previstas (tanto en fase de proyecto como de licitación, permisos, licencias y ejecución de obras).

ii. Análisis previos de la Evaluación y Gestión de Riesgos.

Es en este punto donde surge la figura del proponente del cambio derivado del proceso de tranviarización, que es el responsable de la aplicación del RUE 402/2013.

El estudio de riesgos debe evaluar todos los posibles riesgos que se puedan presentar en relación con la transformación de un tramo ferroviario a tranviario o con la implantación de un nuevo tramo tranviario, según proceda, y debe ceñirse única y exclusivamente a los derivados del propio concepto de implantación de un sistema tranviario.

Formalmente, se puede presentar como un apartado específico de la propia propuesta de tranviarización, o bien, en un documento independiente que se recoja como anexo a la misma.

Para dar una adecuada respuesta a este punto se recomienda aportar **un resumen del proceso de evaluación y gestión del riesgo aplicado, así como un índice ordenado de la documentación generada** (referenciando su versión) **del proceso de evaluación gestión del riesgo, junto con una breve descripción de su contenido y/o conclusiones del mismo.**

Este análisis previo de evaluación y gestión de los riesgos es independiente a los que se deban realizar en fase de redacción de proyecto, ejecución de obra y los correspondientes a puesta en servicio, que son objeto de otro procedimiento (Proceso para la APS de los subsistemas estructurales fijos), regulado en el Capítulo II del Título III del Decreto y que no debe confundirse con el procedimiento al que hace referencia la presente guía, el cual afecta únicamente a los cambios necesarios para la tranviarización. No obstante, **los riesgos detectados en esta fase preliminar deberán seguir contemplándose en el resto de las fases posteriores del ciclo de vida, e incluirse en la evaluación de riesgos para la futura puesta en servicio.**

El estudio de riesgos deberá incluir aquellos relacionados con los cruces tranviarios, tanto los relacionados con la **visibilidad** (maquinista sobre el entorno, así como de los usuarios de las vías públicas sobre el tranvía), como aquellos en relación con la **seguridad vial**. También se considerarán los riesgos derivados de las condiciones de permeabilidad del trazado en el tramo objeto de la solicitud.

La evaluación y gestión de los riesgos deberá tener una concepción conjunta e integradora del sistema tranviario y el entorno urbano con el que coexiste e interactúa.

iii. **Consideraciones de visibilidad en los cruces.**

Resumir en qué medida se ha tenido en cuenta este aspecto en la propuesta de tranviarización presentada y en las fases siguientes, e indicar la descripción de las actuaciones y criterios adoptados con tal de garantizar una correcta visibilidad en todos los cruces, tanto para los vehículos tranviarios como para los vehículos viarios y los peatones, con el fin de

reducir el riesgo de colisión o arrollamiento, así como aportar las conclusiones al respecto.

La justificación de visibilidad ha de basarse en criterios objetivos y cuantificables, garantizando en cualquier caso que la visibilidad real será superior a la técnica.

iv. **Cumplimiento de la normativa de seguridad vial.**

Se debe certificar que se ha tenido en cuenta la normativa de seguridad vial aplicable en el estudio de seguridad de la propuesta de tranviarización presentada, y aportar el listado de la normativa de aplicación en los términos municipales por los que discurran las líneas o tramos (estatal, autonómica y/o local, en su caso), así como aportar las conclusiones al respecto.



e) **La Evaluación y Gestión de Riesgos de esta fase inicial estará relacionada con la transformación de un tramo ferroviario a tranviario o la implantación de un nuevo tramo, en aplicación del MCS indicado en el apartado 4.a.**

Este punto guarda relación con el Análisis previo de la Evaluación y Gestión de Riesgos valorado en el subapartado ii del apartado anterior.

Según indica el citado art. 4.a del Decreto 190/2021, el proponente asignado para el cambio será el responsable de la aplicación del RUE 402/2013 y documentará el proceso de gestión, declarando por escrito que todos los peligros identificados y sus riesgos asociados se encuentran a un nivel adecuado de control, garantizando la compatibilidad e integración segura de las ampliaciones o modificaciones de los diferentes subsistemas en el sistema ferroviario autonómico.

Además, un Organismo de Evaluación (**AsBo**), independiente y acreditado, llevará a cabo una evaluación independiente de la idoneidad tanto de la aplicación del proceso de gestión del riesgo como de sus resultados, emitiendo un **informe de evaluación de la seguridad** al respecto.

Para evidenciar este apartado, se presentará el mencionado informe de evaluación independiente del AsBo.



f) **Otros condicionantes no relacionados con la seguridad ferroviaria.**

Este punto deja abierto a la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat requerir otro tipo de información adicional y no relacionada con la seguridad ferroviaria.



g) **Otra documentación concerniente a la seguridad ferroviaria.**

En este punto se incluye aquella documentación adicional relacionada con la seguridad ferroviaria, en base al artículo 30.3. del Decreto 190/2021.

En particular, será necesario presentar la siguiente documentación adicional:

- **Convenio entre el Ayuntamiento y la entidad ferroviaria sobre el mantenimiento y la gestión del tráfico.**

Se deberá suscribir un convenio u otro tipo de acuerdo entre el administrador de la infraestructura y las administraciones con competencias sobre el entorno por el que discurre el tramo de línea de carácter tranviario, con vistas a la futura tranviarización, que contemple:

- Las responsabilidades relativas a la regulación entre el tráfico tranviario y el tráfico rodado o peatonal.
- Los procedimientos y/o protocolos para la adecuada coordinación entre los respectivos gestores del tráfico, incluso en situaciones de anomalías, perturbaciones del tráfico o emergencias.
- Las responsabilidades relativas al mantenimiento de las actuaciones e instalaciones asociadas a la tranviarización.
- La delimitación de las responsabilidades entre las entidades encargadas de la gestión de los usos y actividades permitidos en las zonas de dominio público y protección de la plataforma tranviaria.

4.2. Fase 2. Estudio de la propuesta

La documentación que debe constar en el expediente para que la AVSF pueda emitir su informe vinculante, según lo indicado en el **artículo 32.2** del Decreto 190/2021, es la siguiente:

- a) Conjunto de **documentación del expediente** aportado por el promotor (solicitud y estudio de seguridad de la propuesta), **completa y definitiva**, según lo recogido en el apartado anterior.
- b) **Informe sobre el estudio de seguridad de la propuesta del promotor, elaborado por el administrador de la infraestructura.** Para la elaboración de dicho informe, se debería incluir la valoración de todos los aspectos reflejados en el estudio del promotor, con especial atención a los siguientes:
 - Los riesgos identificados y su tratamiento.
 - Las condiciones de visibilidad.
 - La coordinación en materia de ejecución y mantenimiento de las instalaciones fijas, así como de la gestión del tráfico.

- c) **Informe sobre el estudio de seguridad de la propuesta del promotor, elaborado por el operador ferroviario.** Este informe deberá incluir, entre otros, los siguientes aspectos:
- Las condiciones técnicas que debe cumplir el material rodante que prestará servicio.
 - La previsión de su disponibilidad a la fecha de inicio de la vigencia de la calificación tranviaria.

5. PRESENTACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN

En primera instancia, el promotor remitirá la Solicitud y el Estudio de Seguridad de la Propuesta de Tranviarización ante la dirección general competente en materia de transportes de la Generalitat. La mencionada dirección general, en caso de iniciar el expediente de calificación de un tramo como tranviario, remitirá la documentación a la AVSF.

La AVSF únicamente considerará en su expediente administrativo la documentación que haya sido presentada por **registro de la AVSF**.

A efectos de lo indicado en el artículo 32.1 c) del Decreto 190/2021, en la fase 1 de recepción de la documentación aportada, la AVSF, mediante un informe previo, podrá requerir al solicitante completar el expediente, realizar subsanaciones y aportar aclaraciones y/o documentación complementaria, junto con **el plazo** que se disponga para ello.

El propio promotor hará entrega formal a la AVSF, a través de su registro, de la documentación necesaria para completar el expediente (o modificarlo, en su caso). A dichos efectos, se debe tener en cuenta que la capacidad máxima que admite el registro para los archivos a anexar es de 20 Mb.

A efectos de lo indicado en el artículo 32.2 b) del Decreto 190/2021, en la fase 2, **la entidad ferroviaria presentará, a solicitud de la AVSF y a través de su registro, sendos informes sobre el estudio de seguridad de la propuesta,** tanto del operador ferroviario como del administrador de la infraestructura.

A efectos de los plazos incluidos en la legislación vigente, se considerará la fecha en que conste la entrada de dicho formulario, junto con la documentación completa aportada, en el registro de la agencia.

6. NOTAS Y ACLARACIONES - FAQ

N1.- SUBSISTEMA EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO

El artículo 17 de la Ley 7/2018 clasifica, por un lado, el subsistema funcional de explotación y gestión del tráfico y, por otro, el subsistema estructural de control mando y señalización en tierra. Por su parte, el artículo 20 de la citada ley hace mención a los “*subsistemas de control-mando, gestión del tráfico y señalización*”. Se entiende que dicho artículo se refiere tanto al subsistema estructural CMS en tierra como al subsistema funcional de explotación y gestión del tráfico, ambos definidos en la propia Ley.

A los efectos de esta guía, el subsistema explotación y gestión del tráfico comprende los procedimientos y equipamientos asociados que permiten asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, incluida, en particular, la formación de trenes, la conducción de los trenes, y la planificación y gestión del tráfico, así como el conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de cualquier tipo de servicio ferroviario.