

PROPUESTA MODIFICACIÓN LEY 7/2018, DE 26 DE MARZO, DE SEGURIDAD FERROVIARIA A TRAVÉS DE LA LEY DE MEDIDAS FISCALES, DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y FINANCIERA Y DE ORGANIZACIÓN DE LA GENERALITAT 2023

Artículo 4 .- Se modifica la redacción de los apartados 1.a) y 1.g) y se incluyen de los apartados 1.m), 1.n), 1.o), 1.p), 1.q) y 1.r) de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de Seguridad Ferroviaria, quedando redactado:

Artículo 4. *Definiciones legales y clasificación de líneas del sistema ferroviario*

1. A efectos de esta ley y en concordancia con lo dispuesto en la Directiva 2004/49/CE y en la Ley 38/2015, se aplicarán las siguientes definiciones:

a) Sistema ferroviario: 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.**

A los efectos de la presente ley, 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.**

b) Infraestructura ferroviaria: La totalidad de elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y ramales de desviación, tales como los terrenos, las estaciones, depósitos y talleres de material ferroviario, los cargaderos, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, señalizaciones, alumbrado, telecomunicaciones y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones ferroviarias.

c) Administrador de la infraestructura: 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.

d) Operador ferroviario: 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.

e) Entidad ferroviaria: Cualquier operador ferroviario o administrador de la infraestructura, así como quien tenga las características y atribuciones de

ambas simultáneamente.

f) Autoridad responsable de la seguridad: El organismo autonómico encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con esta ley.

g) Sistema de gestión de seguridad (SGS): Consiste en la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o **un operador ferroviario** 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.

h) Normas autonómicas de seguridad: Todas las normas que contengan requisitos técnicos o de seguridad ferroviaria establecidos en el ámbito autonómico y aplicables a las entidades ferroviarias o a terceros, con independencia del organismo que las emita.

i) Maquinista: Agente conductor de un vehículo ferroviario o tranviario.

j) Seguridad operacional: Conjunto de medidas y el desarrollo de actividades destinados a minimizar los riesgos de las operaciones necesarias para llevar a cabo el transporte ferroviario.

k) Paso a nivel: A los efectos de lo que se dispone en esta ley, 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, a los efectos de lo establecido en esta ley.

l) Actuaciones de permeabilización del ferrocarril: Son las que permiten mejorar las condiciones de comunicación entre ambos lados del ferrocarril por su afectación positiva al tráfico rodado o peatonal en sus proximidades. Su función de redistribución de estos tráfico redanda en la seguridad ferroviaria al reducir la frecuencia de cruces a nivel tanto peatonales como de tráfico rodado. Se incluyen los pasos superiores e inferiores al ferrocarril para cualquier tipo de tráfico peatonal o rodado, sin que sea necesario que su construcción implique la supresión de pasos a nivel, y cualquier otra actuación de similares características.

m) 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.

n) 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.

o) Subsistema Energía: Comprende el sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas, subestaciones y centros de transformación.

p) Subsistema Control-mando y señalización en tierra: comprende todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y 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.

q) Subsistema Control-mando y señalización a bordo: Todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

r) Subsistema Material rodante: La estructura, el sistema de mando y control de todos los equipos del tren, los dispositivos de captación de corriente eléctrica, las unidades de tracción y transformación de energía, el equipo de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes, etc.), la suspensión, las puertas, las interfaces persona/máquina (personal de conducción, personal a bordo del tren y viajeros, incluidas sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, y los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal a bordo.

2. Clasificación de las líneas del sistema ferroviario autonómico.

A los efectos de lo previsto en esta ley, las líneas que componen el sistema ferroviario autonómico se clasifican de la siguiente manera:

a) En función del tipo de explotación, se distingue entre líneas o tramos de línea de carácter ferroviario y líneas o tramos de línea de carácter tranviario:

1.º 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.

2.º 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).

b) A su vez, en las líneas o tramos de línea de carácter ferroviario, en función de las características urbanísticas del suelo por donde discurren, se distingue entre líneas o tramos de línea de carácter urbano y líneas o tramos de línea de carácter interurbano:

1.º Son de carácter urbano aquellas líneas o tramos de línea que discurren por suelo clasificado urbanísticamente como urbano.

2.º Son de carácter interurbano aquellas líneas o tramos de línea que



discurren por suelo no clasificado urbanísticamente como suelo urbano.

c) A los efectos de lo dispuesto en el número 2 precedente, bastará que uno solo de los bordes de la línea de ferrocarril sea colindante con suelo urbano para que se califique la línea de carácter urbano.