

PLAN DE ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN 2021- 2028







**Comunidad
de Madrid**





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. ANTECEDENTES

3. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

4. ESTIMACIÓN PARA ADECUACIÓN DE LA RED

5. DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DEL PLAN 2021/2028

1. INTRODUCCIÓN

Metro de Madrid tiene acreditada una responsabilidad y protagonismo singular en el avance de la sociedad, colaborando activamente en la inclusión, igualdad y ejercicio de los derechos de todos los ciudadanos. El desarrollo de una política de inclusión de Metro de Madrid tiene como objetivo garantizar la cohesión social con el total acceso a los servicios esenciales, facilitando así la igualdad de todos en el empleo, la educación, la vivienda, los servicios de salud, la justicia y el resto de recursos disponibles, promoviendo también una mayor fidelización y captación de nuevos usuarios. El transporte público ofrecido por Metro de Madrid exige, por tanto, unos niveles de calidad y excelencia en el servicio que nos lleva a aplicar medidas de accesibilidad física e intelectual, a facilitar el conocimiento por parte de todos los ciudadanos de los servicios, derechos y obligaciones del suburbano madrileño, así como vincular a todos los habitantes con el desarrollo de una sociedad inclusiva.

El pilar sobre el que debe asentarse la política inclusiva de Metro de Madrid es, por lo tanto, asegurar la autonomía integral de personas con distintas capacidades.

El Plan de accesibilidad e inclusión de Metro de Madrid 2016/2020 pretendía contribuir además al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, (con los que Metro de Madrid está empezando a desplegar una acción especial de colaboración transversal), especialmente de los relacionados con la igualdad de personas, progreso social y sociedad justa e inclusiva, y con los nuevos cuatro pilares que constituirán la base de la estrategia de Metro de Madrid: Servicio, Sostenibilidad, Confianza y Cultura; y por último, está incluido en las líneas de actuación de la política de responsabilidad corporativa de Metro de Madrid: impulso del compromiso social y fomento de la movilidad sostenible.

El Plan de accesibilidad e inclusión de Metro de Madrid 2016/2020 se diseñó desde una concepción global, contemplando todas las fases del ciclo de vida del viaje, desde que al usuario le surge la necesidad de desplazarse y realiza su selección modal hasta que, una vez en su destino, recuerda la experiencia de viaje. Se incluyen, además de las medidas de accesibilidad con las que ya cuenta la red, y que se amplían, las de señalética adaptada y formación de empleados para atención a viajeros con distintas capacidades.

El objetivo último de estas medidas será permitir y dar continuidad al avance hacia la plena adaptación de la infraestructura, y para establecer la priorización de las acciones en el periodo temporal del Plan, debemos partir de lo dispuesto por la normativa aplicable, a cuyo efecto conviene hacer una breve exposición de los hitos fundamentales que han conducido a la misma.

En el ámbito internacional, cabe destacar:

- ✓ Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), ratificada por España el 3 de diciembre de 2007 y que entró en vigor el 3 de mayo de 2008.

Esta Convención supuso la consagración de los derechos de las personas con discapacidad, y la decidida asunción por los poderes públicos de una obligación de garantizar que el ejercicio de esos derechos sea pleno y efectivo, impulsando las diversas legislaciones nacionales en la materia.

A los fines del Plan de Accesibilidad e Inclusión, debemos destacar que, de conformidad con la citada Convención Internacional, por “accesibilidad” se entiende lo siguiente:

“Artículo 9. Accesibilidad:

1. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;(…)”

Asimismo, conviene destacar que, de conformidad con artículo 2 inciso 4º de la Convención Internacional, a los fines de la misma, por “ajustes razonables” se entenderán “*las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales*”. Se trata de una definición sustancialmente coincidente con la que, como luego veremos, recoge la normativa española -art. 2 m) del Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

- ✓ Decisión 2010/48/CE del Consejo, de 26 de noviembre de 2009 relativa a la celebración, por parte de la Comunidad Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad.

La Unión Europea (UE) se ha adherido a la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad. Esta Convención internacional debe asegurar que las personas con discapacidad se beneficien del conjunto de los derechos humanos y de las libertades fundamentales.

Por lo que se refiere a la normativa española en materia de accesibilidad, la evolución ha sido la siguiente:

- ✓ La Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, estableció, en su Disposición final octava, que las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte serían obligatorias en un plazo de doce a catorce años desde su entrada en vigor para las infraestructuras y material de transporte existentes que fueran susceptibles de ajustes razonables.

- ✓ Con posterioridad a dicha Ley -y como desarrollo de la misma- el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regularon las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, establecía en su artículo 7 diferentes plazos, para el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad básicas. Dichos plazos variaban en función de la concreta tipología de las diferentes líneas de la red ferroviaria y de las estaciones que en ellas confluían.
- ✓ La Ley 26/2011, de 1 de agosto, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y el Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de la misma rúbrica.

España fue uno de los primeros estados en dictar una ley específica de adaptación del ordenamiento jurídico a la Convención, mediante la Ley 26/2011, y también fue el primero en presentar su informe ante el comité de seguimiento en septiembre del mismo año. Cabe destacar el hecho de que nuestro país designara como organismo independiente de seguimiento y vigilancia de la Convención en España al CERMI. De igual modo, destaca el esfuerzo realizado en la promulgación de un texto refundido de varias leyes en materia de discapacidad mediante el Real Decreto Legislativo 1/2013. Los plazos para el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad básicas se han visto modificados y unificados con la aprobación del vigente Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre. Así, el artículo 27 del citado Texto Refundido, establece lo siguiente:

“Las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los medios de transporte serán exigibles en los plazos y términos establecidos reglamentariamente. No obstante, las condiciones previstas en el párrafo anterior serán exigibles para todas las infraestructuras y material de transporte, de acuerdo con las condiciones y plazos máximos previstos en la Disposición Adicional Tercera.1.”

Y ese apartado 1 de dicha Disposición Adicional Tercera de la Ley General de discapacidad, titulada “Exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación”, establece lo siguiente:

1. Los supuestos y plazos máximos de exigibilidad de las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación, en todo caso, son los siguientes:

(...)

c) Para el acceso y utilización de los medios de transporte: Infraestructuras y material de transporte nuevos: 4 de diciembre de 2010. Infraestructuras y material de transporte existentes el 4 de diciembre de 2010, que sean susceptibles de ajustes razonables: 4 de diciembre de 2017.

(...)

El concepto de “ajustes razonables” viene definido en el artículo 2 m) del citado Texto Refundido como *“las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas del ambiente físico, social y actitudinal a las necesidades específicas de las personas con discapacidad que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular de manera eficaz y práctica, para facilitar la accesibilidad y la participación y para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos.”*

Y en el artículo 66.2 del mismo Texto Refundido se recoge que, a efectos de determinar si un ajuste es razonable de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 m), se tendrán en cuenta *“los costes de la medida, los efectos discriminatorios que suponga para las personas con discapacidad su no adopción, la estructura y características de la persona, entidad u organización que ha de ponerla en práctica y la posibilidad que tenga de obtener financiación oficial o cualquier otra ayuda”*.

Sin perjuicio de lo anterior, y atendidas las consideraciones del tejido asociativo de la discapacidad canalizadas a través del CERMI y del CERMI Comunidad de Madrid, se diseñó

el Plan con el horizonte del año 2020, incluyendo aquellas acciones que se ha considerado necesario abordar de forma prioritaria, más allá de la referencia de 2017 y de su análisis de razonabilidad. Para establecer el orden de prioridades de las diversas actuaciones a desarrollar, constituye un criterio meramente orientativo y no único, pero de especial interés (aunque ya no pueda considerarse como normativa vigente), la que establecía el artículo 7 del R.D. 1544/2007 sobre “Condiciones básicas de Accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad”, que distinguía en su artículo 7 la siguiente priorización, en orden descendente:

- Estaciones de más de dos líneas o intercambiador, adaptadas antes del 5 de diciembre de 2011 en todos los aspectos del Anexo IV.
- Estaciones de más de una línea, antes del 5 de diciembre de 2014 en todos los aspectos del Anexo IV.
- Resto de estaciones (1 línea) antes del 5 de diciembre de 2017 en los aspectos con asterisco (*) del Anexo IV.
- En caso de remodelación de acuerdo a la división anterior.
- En caso de estaciones nuevas serán obligatorias en todas ellas.
- El nuevo material móvil será accesible a partir del 5 de diciembre de 2009.
- El material móvil existente con vida útil superior a los 10 años se adaptará a lo establecido en el Anexo IV antes del 5 de diciembre de 2011.

Pero, tal y como ha quedado apuntado, no ha sido el único criterio tenido en cuenta, ya que se ha estimado conveniente atender también a consideraciones referentes a la localización de instalaciones específicas de atención a la discapacidad cercanas a determinadas estaciones de la red que carecían de los elementos de accesibilidad necesarios, y que se concretan más adelante.

Cumplido el periodo de vigencia del Plan de Accesibilidad e Inclusión de 2016-2020, llega el momento de hacer balance y planificar el futuro de la Compañía hacia la inclusividad plena. Restando, por diversas circunstancias acaecidas, acometer siete estaciones del plan anterior, Metro de Madrid ha diseñado un nuevo Plan de Accesibilidad 2021-2028 junto con CERMI Comunidad de Madrid en el que, conciliándolas con las necesidades de modernización, digitalización y desamiantado de la Red, se proponen 24 nuevas estaciones (27 si hablamos de estaciones ferroviarias), adicionales a las siete restantes, para acometer su Adaptación. Por otra parte, la licitación de las estaciones remanentes del Plan 2016-2020 es inminente, dado que los Proyectos se encuentran muy avanzados.

Metro de Madrid es el medio de transporte público de referencia en la región. Sus actuales doce líneas y el Ramal conectan a 12 municipios a través de cerca de 300 kilómetros de red, que, en un día laborable de invierno utilizan más de 2 millones de usuarios al día.

Como servicio público de referencia tenemos el compromiso de mejora continua para adaptarnos a las necesidades de la población, apostando por la innovación tecnológica y organizativa. Somos conscientes de nuestro deber hacia los usuarios, y así lo establecen nuestros valores corporativos: vocación de servicio, profesionalidad e integridad. En consecuencia, la compañía sigue poniendo el foco en las personas y su bienestar, y contribuir a la mejora de sus condiciones de vida a través de la prestación de un servicio de transporte más sostenible e inclusivo.

Metro de Madrid tiene un fuerte compromiso con la sociedad a la que se presta su servicio, siendo una apuesta continua el ir más allá en la calidad del servicio, permitiendo que cada vez más personas puedan usar este medio transporte. Con dicho fin, se impulsan distintos proyectos e iniciativas que contribuyen a la sostenibilidad, tanto de la empresa como de la sociedad y ponen el foco en las personas y en su bienestar, sirviendo de guía para la toma de decisiones corporativas.

El desarrollo de una política de inclusión de Metro de Madrid tiene como objetivo garantizar la cohesión social con el total acceso a los servicios, facilitando así la igualdad y promoviendo también una mayor fidelización. La política inclusiva de Metro de Madrid debe tener como

pilar principal el asegurar la autonomía integral de todas las personas, independientemente de sus capacidades.

El transporte público ofrecido por Metro de Madrid exige, por tanto, altos niveles de calidad en el servicio lo que nos lleva implantar diversas medidas de accesibilidad física e intelectual, así como a facilitar el conocimiento por parte de todos los ciudadanos de los servicios, derechos y obligaciones del suburbano madrileño, y vincular a todos los habitantes con el desarrollo de una sociedad inclusiva.

La Accesibilidad es por tanto una materia transversal, dado que todas y cada una de las acciones a llevar a cabo en la Compañía han de tener en cuenta el cumplimiento de los requisitos derivados de la política “para todos” de Metro de Madrid que pretende asegurar la autonomía integral de personas con distintas capacidades.

Por todo lo anteriormente mencionado y para conseguir integrar estos criterios, así como asegurar la conformidad de la calidad final de la actividad con sus requerimientos funcionales iniciales, cuando se inicie la redacción de un proyecto o cualquier otra actividad (movimientos de máquinas billeteras, instalación de nuevos sistemas de peaje, modificaciones en botoneras de ascensores, implantación de interfonos, contestación a reclamaciones relativas a elementos de accesibilidad...etc.) se realizarán las consultas que se consideren oportunas para conseguir la adecuación a los requisitos de Accesibilidad correspondientes.

Además de todo lo anterior, el Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid 2021/2028 pretende contribuir al cumplimiento de diversas normativas internacionales, nacionales y autonómicas, así como dar continuidad al avance hacia la plena accesibilidad de la infraestructura.

Además de todo lo anterior, el Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid 2021/2028 pretende contribuir al cumplimiento de diversas normativas internacionales, nacionales y autonómicas, así como dar continuidad al avance hacia la plena accesibilidad de la infraestructura.



2. ANTECEDENTES

Metro de Madrid es referente tanto a nivel nacional como internacional en la implantación de medidas de accesibilidad en su infraestructura y material móvil, encaminadas a conseguir la supresión de barreras arquitectónicas y facilitar el acceso al servicio público de transporte a toda la ciudadanía.

En ese sentido, tal y como se indica en el Plan de Acción de la Estrategia Española sobre Discapacidad, “la intervención en los distintos ámbitos de actuación supondrá la implicación de las distintas administraciones, especialmente las de las comunidades autónomas”, siendo uno de los objetivos definidos “promover la accesibilidad a los bienes y servicios, en especial los servicios públicos”. A este respecto y aunque no se puede pasar por alto la peculiaridad de una infraestructura subterránea centenaria como lo es la red de Metro de Madrid y que algunas de las estaciones fueron proyectadas en distintas épocas, con distintas técnicas constructivas y criterios de diseño, así como que la ciudad en superficie también ha ido evolucionando y consolidando su superficie construida casi al completo, convierten a los proyectos de accesibilidad e implantación de ascensores en actuaciones muy complejas de ingeniería civil que llevan aparejadas importantes presupuestos de inversión.

En este contexto, Metro de Madrid viene realizando un amplio y continuado esfuerzo a lo largo de los últimos veinticinco años en materia de adecuación de la red en cuanto a la supresión de las barreras arquitectónicas y la mejora de la accesibilidad en toda la red.

Estos esfuerzos comenzaron en el año 1994 con la instalación del primer ascensor en la red, a la que siguieron la realización de diversas acciones de implantación de ascensores y medidas complementarias de Accesibilidad a partir del año 2005, así como la instalación de ascensores en estaciones de la “red antigua”, concretamente en las estaciones de Plaza de Castilla, Conde de Casal y Pueblo Nuevo durante los años 2007 y 2009. Estas acciones iniciales supusieron un total de 626,81 millones de euros.

En el año 2016 Metro da un nuevo impulso al proceso de conseguir la adaptación de más estaciones, con el objetivo seguir posibilitando a más ciudadanos el uso del transporte

público, actuaciones tanto en el ámbito de la supresión de barreras arquitectónicas (instalación de ascensores o escaleras mecánicas), como del resto de medidas complementarias de accesibilidad. Actuaciones que fueron recogidas en el denominado Plan de Accesibilidad e Inclusión de la Comunidad de Madrid en Metro de Madrid para el periodo 2016 al 2020.

Dicho Plan comprendía dos grandes apartados, diferenciados entre sí por el volumen de inversión y la complejidad técnica que conllevan: la implantación de ascensores para supresión de barreras arquitectónicas y la mejora de medidas complementarias de accesibilidad, acciones que permiten avanzar en el cumplimiento de los requisitos normativos y legislativos y dar respuesta a las necesidades planteadas desde diversos foros y colectivos de usuarios.

A modo de resumen y en lo que respecta a la eliminación de las barreras arquitectónicas, se contempló la implantación de nuevos ascensores en un total de diecinueve estaciones, y entre las medidas complementarias se encontraban la implantación de pavimentos tactovisuales cerámicos, elementos de cerrajería como pasamanos dobles o apoyos isquiáticos, y señalización en braille, entre otras actuaciones.

Una vez se finalice la implantación de los objetivos marcados en dicho plan la Red de Metro conseguirá que más del 73% de sus estaciones sean accesibles, lo que supone que un total de 222 estaciones pueden ser utilizadas para personas con movilidad reducida.



Salida ->

Ascensor 3 ->

Ascensor
Nivel-1 Vestibulo
Nivel-2 5 Casa de Campo

3. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

El pasado año 2020 ha estado protagonizado por el impacto en nuestra sociedad en general, y en el servicio público de transporte que ofrece Metro de Madrid en particular, de la crisis sanitaria y social provocada por la pandemia ocasionada por la COVID-19, a pesar de esta circunstancia, los trabajos en materia de accesibilidad han mantenido sus expectativas de ejecución.

A este respecto, se encuentran finalizadas las obras de implantación de ascensores en las estaciones de Sol, Príncipe Pio, Sevilla, Pavones, Barrio de la Concepción, Portazgo, Bilbao, Arroyo Fresno y Plaza Elíptica y recientemente se ha puesto en servicio la estación de Tribunal y Príncipe de Vergara.

Continúan en ejecución los trabajos de Implantación de Ascensores y de Mejora de Medidas Complementarias de Accesibilidad en la estación de Gran Vía, estando prevista su finalización en julio de 2021.

Además de en las estaciones ya mencionadas, se finalizaron las obras de Implantación de Medidas Complementarias de Accesibilidad en las estaciones de Casa de Campo, Moncloa, Nuevos Ministerios, Pacífico, San Blas, Plaza de Castilla, Pueblo Nuevo, Alto del Arenal, Sierra de Guadalupe, Alfonso XIII, Prosperidad, Esperanza, Arturo Soria Batán, Lago, Banco de España y Aeropuerto T1T2T3. Así mismo, también se encuentra ejecutado las medidas complementarias de accesibilidad en las estaciones de Argüelles, Callao y Ascao, además de la Implantación de tiras antideslizantes en escaleras fijas de estaciones de Líneas 6 y 11.

Por otra parte, se han realizado actuaciones globales en la red como, por ejemplo, la mejora de pavimentos tacto visuales en borde de andén, la implantación de nuevos elementos de señalización con braille y alto relieve en escaleras y ascensores, de sistemas de apertura fácil en puertas mampara o de implantación de pasamanos dobles para escaleras fijas de estaciones de Línea 1.

Actualmente se encuentran en ejecución las medidas complementarias en las estaciones Conde de Casal, Duque de Pastrana, Cuatro Caminos y Pueblo Nuevo.



Se encuentran en contratación las obras referidas a las estaciones de Avenida de América, Ventas, Begoña, San Bernardo y Diego de León, estas últimas enmarcadas en actuaciones de Modernización e Implantación de Ascensores de cada una de las estaciones. Se encuentran en redacción de proyecto Méndez Álvaro y Alonso Martínez.

Por último, reseñar que están en fase de contratación las actuaciones relativas a la Implantación de Medidas Complementarias de Accesibilidad en las estaciones de Colonia Jardín, Pinar de Chamartín, Atocha Renfe, Legazpi, Plaza de España-Noviciado, Goya, Mar de Cristal, Ópera, Canal, Puerta del Sur y Gregorio Marañón así como la contratación de Implantación de etiquetas braille en pasamanos de escaleras y la Implantación de Mesas accesibles para Puestos de Atención al Viajero en estaciones de la Red.



4. ESTIMACIÓN PARA ADECUACIÓN DE LA RED

Es necesario tener una visión global o de conjunto, desde una perspectiva de impacto de inversión pública, respecto a las medidas que sería necesario abordar para conseguir la plena adecuación de la totalidad de la red en materia de accesibilidad, porque constituye, junto a la de la complejidad espacial de la red más antigua, uno de los elementos del juicio de razonabilidad a la que se refiere la normativa vigente en la materia.

Una vez finalizadas las obras contenidas en el Plan de Accesibilidad de Metro de Madrid para el periodo 2016/2020, el estado de la red en lo que respecta a la necesidad de implantación de ascensores que conviertan las estaciones en accesibles a personas con movilidad reducidas, quedaría como sigue:

| Implantación de ascensores en la red de Metro de Madrid | | |
|--|-----------------------|------------------------------------|
| Prioridad | Estación | Valoración estimada (euros) |
| Estaciones de más de una línea | Manuel Becerra | 30.000.000,00 |
| | Acacias | 20.000.000,00 |
| | Oporto | 16.000.000,00 |
| | Noviciado | 20.000.000,00 |
| Resto de estaciones | Varias | 616.000.000,00 |
| TOTAL | | 702.000.000,00 |

NOTA: las valoraciones son una estimación aproximada (P.B.L.) pendiente de la realización de los correspondientes proyectos de ejecución

Como medidas complementarias de accesibilidad se incluyen la instalación pavimentos cerámicos tactovisuales, de tiras anti deslizantes, tiras foto luminiscentes, paneles con alto relieve y braille en ascensores, protecciones en retranqueos, señalización de obstáculos, sistemas de apertura fácil en puertas mamparas, apoyos isquiáticos en andenes y vestíbulos, etiquetas braille en pasamanos de escaleras, mesas abatibles en PAV, interfonos de comunicación, etc., con un presupuesto estimado de 25,5 millones de euros.

| Implantación de medidas complementarias de accesibilidad en la red de Metro de Madrid | |
|--|----------------------------|
| Prioridad | Valoración estimada |
| Estaciones con más de una línea | 5.000.000 |
| Resto de estaciones | 20.500.000 |
| TOTAL | 25.500.000,00 € |

NOTA: las valoraciones son una estimación aproximada (P.B.L.) pendiente de la realización de los correspondientes proyectos de ejecución.

En resumen, para completar las acciones relativas a la Accesibilidad necesarias en toda la red de Metro de Madrid se estima necesario un presupuesto global de 727,5 millones de euros.

| MEDIDAS RED METRO ACCESIBLE | |
|---|-------------------------------|
| Descripción | Estimación coste (PBL) |
| Implantación de ascensores | 702.000.000,00 € |
| Implantación de medidas complementarias de accesibilidad | 25.500.000,00 € |
| TOTAL | 727.500.000,00 € |

NOTA: las valoraciones son una estimación aproximada (P.B.L.) pendiente de la realización de los correspondientes proyectos de ejecución.

5. DESCRIPCIÓN Y ALCANCE DEL PLAN 2021/2028

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente mencionado, se plantea este nuevo Plan de Accesibilidad e Inclusión para avanzar en la mejora de la infraestructura, coordinando tanto las actuaciones en materia de Accesibilidad como otras acciones que precisan las estaciones enfocadas a conseguir su modernización y renovación, desamiantado, adecuación de las instalaciones de Baja Tensión, etc., acciones que resultan imprescindibles para la prestación de servicio de la compañía.

En resumen, se pretende mediante esta actuación coordinar diferentes actuaciones que resultan prioritarias para Metro de Madrid dentro de sus objetivos estratégicos, minimizando costes y molestias al usuario. Por lo tanto, en las estaciones objeto de esta propuesta se llevarán a cabo de manera coordinada las siguientes actuaciones:

- Implantación de ascensores
- Mejora de Medidas Complementarias de Accesibilidad
- Modernización de la estación
- Desamiantado
- Puesta en Conformidad de Baja Tensión

En materia de accesibilidad, cabe destacar lo siguiente:

Implantación de ascensores

Este objetivo plantea menos dificultades en los casos de nuevas estaciones, resultando bastante más complejo si hay que llevarlo a cabo dentro de la red histórica de Metro, casi centenaria, y que discurre bajo un casco urbano totalmente consolidado, en ocasiones con aceras y estrechas, poco espacio libre y con un subsuelo por el que discurren numerosas redes y galerías.

Implantar un ascensor consiste en conectar los accesos a nivel de calle con el vestíbulo de la estación y a su vez comunicar el vestíbulo con los andenes. Por lo tanto, en un planteamiento de estación sencilla, con vestíbulo y una sola línea en la que pudiera

plantearse un recorrido vertical casi directo, serían necesarios tres ascensores para conectar el nivel de calle y los andenes, previa parada en el vestíbulo.

No obstante, este escenario de partida sencillo, presenta en la realidad infinidad de variantes que complican la conexión vertical. Por solo mencionar algunos:

- Cuando la estación disponga de varias líneas, serían necesarios al menos dos ascensores por línea a nivel de andén, además de la conexión entre vestíbulo y calle que siempre necesitaría uno como mínimo.
- Que los pozos de ascensor queden alejados del vestíbulo o de los andenes, situación que aparece frecuentemente ante la imposibilidad física trazar una vertical directa. En estos casos se plantea la necesidad de ejecutar recorridos horizontales para conectar los puntos de embarque o desembarque de los ascensores, con los andenes, y requieren una ejecución de obra mediante excavaciones en mina.
- Que no exista espacio físico en el vestíbulo de la estación o andenes para ubicar los pozos de ascensor. Esta situación es habitual en estaciones de la red más antigua y que requiere de obras de remodelación para ampliar los vestíbulos y de galerías de llegada a los andenes.

Además de estos condicionantes de partida, que determinan el diseño y método constructivo, existen otros factores a considerar y resolver, como, por ejemplo:

- Estudio de servicios afectados, abastecimiento de agua, red de saneamiento, líneas eléctricas, telefonía, gas, etc.
- Cercanía de sótanos, cimentaciones de edificios, estructuras subterráneas, pasos inferiores, pozos, etc.
- Minimizar la afección al tráfico rodado (público y privado) y peatones.
- Minimizar los impactos ambientales.

- Estudio de la ubicación de los puntos de partida y llegada (andenes y calle), que marcan el inicio y fin del camino accesible, y que como hemos visto determinan la complejidad del recorrido a trazar.
- Estudio sobre la presencia de yacimientos arqueológicos y paleontológicos, así como de agua en el subsuelo.

Criterios de priorización

La implantación de ascensores constituye en todos los casos un proyecto muy complejo técnicamente y que requiere de grandes inversiones más allá del coste de la instalación en sí misma, porque supone la realización de obra civil con afección de otras instalaciones de considerable envergadura, que dependen de los condicionantes de partida que son de naturaleza diversa.

El objetivo último de las acciones planteadas en el presente documento será permitir y dar continuidad al avance hacia la plena adaptación de la infraestructura, y para establecer la priorización de las acciones en el periodo temporal del Plan, no solo debemos partir de lo dispuesto por la normativa aplicable.

Normativa de aplicación

Existe infinidad de normativa que hemos de tener en cuenta a la hora de realizar la selección de las estaciones objeto de este plan, cabe destacar, por ejemplo:

- Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada el 13 de diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y ratificada en España el 3 de diciembre de 2007.
- Decisión 2010/48/CE del Consejo, de 26 de noviembre de 2009 relativa a la celebración, por parte de la Comunidad Europea, de la Convención de las Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad.
- Ley 51/2003, de 2 de diciembre de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

- Ley 26/2011, de 1 de agosto de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y el Real Decreto 1276/2011 de 16 de septiembre, de la misma rúbrica.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre de Condiciones Básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Priorización Legislativa Accesibilidad

El Real Decreto 1544/2007, distinguía en su artículo 7 la siguiente priorización, en orden descendente:

- Estaciones de más de dos líneas o intercambiador
- Estaciones de más de una línea
- Resto de estaciones (1 línea)
- En caso de remodelación acorde a la división anterior.
- Todas las estaciones nuevas

Atendiendo a estos criterios se establece como prioritario atender aquellas estaciones de más de una línea que no fue posible incluir en el Plan de Accesibilidad 2016 – 2020. De esta manera ya quedarían resueltas las barreras arquitectónicas de acceso al servicio en todas las estaciones de más de una línea, con más de dos correspondencias y los intercambiadores, además de tener implementadas todas las medidas complementarias de accesibilidad presentes en la infraestructura de Metro de Madrid.

Otros criterios de priorización

Como ya se ha mencionado, no se ha tenido únicamente en cuenta los criterios legislativos, otros aspectos que se han tenido en cuenta a la hora de concretar el ámbito de actuación de este Plan son los siguientes:

- Número de usuarios de cada estación, dado que este criterio permite aumentar la rentabilidad social de las acciones emprendidas por la Compañía
- Cercanía a instalaciones específicas de atención a la discapacidad o a centros hospitalarios cercanos a determinadas estaciones de la red.
- Demanda por parte de colectivos de usuarios, asociaciones vecinales, etc. mediante solicitudes o reclamaciones presentadas ante organismos oficiales y/o departamento de atención al cliente de Metro de Madrid.
- Estaciones contempladas en el Plan Maestro de Modernización y Desamiantado de Metro de Madrid para el periodo actual. Teniendo en cuenta solo aquellas en las que el proyecto está aún en fase de redacción de proyecto, por lo que aquellas que se encuentran ya en fase de licitación o adjudicadas no se tienen en cuenta, dado que la coordinación de trabajos no se podría realizar en la misma Fase.

Medidas Complementarias de Accesibilidad

Hasta la fecha las medidas complementarias de Accesibilidad que se están implementando en las estaciones de Metro de Madrid son las siguientes:

- Pavimentos tactovisuales de señalización en borde de andén, en embarque y desembarque de escaleras, en encaminamientos de andenes, cañones y vestíbulos, en zonas de seguridad en andenes y en máquinas expendedoras de billetes.
- Suministro e instalación de apoyos isquiáticos.
- Suministro e instalación de cartelería para señalización de apoyos isquiáticos.
- Suministro e instalación de cartelería para señalización de zonas de seguridad.

- Suministro e instalación de tira fotoluminiscente para borde de andén.
- Suministro e instalación de tira antideslizante en peldaños de escaleras fijas.
- Suministro e instalación de pasamanos dobles para escaleras.
- Suministro e instalación de etiquetas Braille para pasamanos.
- Reubicación, adaptación y señalización de interfono.
- Suministro e instalación de bucle magnético en interfono.

Estas Medidas Complementarias de Accesibilidad se encuentran implementadas en la práctica totalidad de las estaciones de la Red que tienen más de una línea, así como en aquellas estaciones que han sido objeto de Implantación de Ascensores y/o Modernización mediante el Plan de Accesibilidad y Obras de Metro para el periodo anterior.

Adicionalmente, siendo Metro de Madrid líder en transporte de viajeros en la región y pionero dentro de la red de transporte de la Comunidad de Madrid en la implantación de Medidas, tanto en la infraestructura como en el parque móvil, para conseguir la mejora en el uso del transporte público y atendiendo a las diferentes necesidades detectadas por los técnicos de Metro de Madrid, se propone ampliar este ámbito de actuación e incluir las siguientes actuaciones al repertorio ya existente:

| NUEVAS ACCIONES ACCESIBILIDAD | ESTIMACIÓN ECONOMICA |
|--|----------------------|
| Integración con pavimentos de guiado en vía pública | 50.000,00 |
| Sistemas de guiado para personas con discapacidad cognitiva | 60.000,00 |
| Señalización de asiento reservado mediante color del asiento | 150.000,00 |
| Implantación de puerta mampara de ancho mínimo 1m en estaciones con ascensor | 300.000,00 |
| Implantación de pasamanos dobles en accesos de estaciones con Complem. | 1.200.000,00 |
| Implantación de cambio cromático en escalones de granito en accesos de estaciones con Complem. | 650.000,00 |
| Implantación de encaminamientos y pavimentos tactovisuales hasta nivel de calle en estaciones con Complem. | 700.000,00 |
| Apertura automática del portón en vestíbulos donde tornos <0.80m y existen ascensores. | 435.000,00 |
| Sustitución de puertas con sistemas de apertura fácil por puertas automáticas en diversas estaciones | 800.000,00 |
| Suplementos de borde de andén en estaciones con ascensor | 325.000,00 |
| Ampliación de información braille en estaciones | 120.000,00 |
| Guía de uso en lectura fácil | 20.000,00 |
| TOTAL | 4.810.000,00 |

Ámbito de actuación propuesto Plan de Accesibilidad e Inclusión 2021-2028

Teniendo presente todo lo mencionado anteriormente, se propone el siguiente ámbito de actuación en estaciones que incluyen la ejecución de trabajos de Implantación de Ascensores y Medidas Complementarias de Accesibilidad con el siguiente alcance temporal.

Dicho Plan ha sido consensuado con CERMI Madrid.

| IMPLANTACIÓN DE ASCENSORES PLAN ACCESIBILIDAD 2021 - 2028 | | |
|---|-------------|------------------|
| Estación | Inicio Obra | Nº DE ASCENSORES |
| Núñez de Balboa | 2022 | 6 |
| Ibiza | 2022 | 4 |
| Oporto | 2022 | 6 |
| Menéndez Pelayo | 2021 | 2 |
| Duque de Pastrana | 2022 | 4 |
| Vicente Alexandre | 2023 | 4 |
| O'Donnell | 2024 | 4 |
| Manuel Becerra | 2024 | 7 |
| Cuzco | >2024 | 4 |
| Santiago Bernabéu | >2024 | 4 |
| Concha Espina | 2025 | 4 |
| Cruz del Rayo | 2025 | 4 |
| Pio XII | 2025 | 4 |
| Ventilla | 2025 | 4 |
| Barrio del Pilar | 2025 | 4 |
| Herrera Oria | 2025 | 4 |
| Artilleros | 2025 | 4 |
| Estrella | 2025 | 4 |
| García Noblejas | 2026 | 4 |
| Banco de España | 2026 | 4 |
| Acacias | 2026 | 5 |
| Carabanchel | 2026 | 5 |
| Alto de Extremadura | 2026 | 4 |
| Ciudad lineal | 2026 | 4 |
| ESTIMADO TOTAL | | 103 |

Nota. La valoración incluye la dotación económica necesaria para realizar las obras de implantación de ascensores y medidas complementarias de accesibilidad, así como la modernización de la estación correspondiente.

Estado reformado de la red

Una vez ejecutado el alcance descrito en este plan de acción, Metro de Madrid conseguiría dotar a más de un 80% de sus estaciones de los medios necesarios para resolver el acceso a personas con movilidad reducida, en consecuencia, estaciones sin barreras arquitectónicas.

Estimación económica total del Plan 2021/2028

Acorde a lo detallado anteriormente, se adjunta a continuación un resumen económico total de la presente propuesta del Plan de Accesibilidad e Inclusión 2021/2028 para Metro de Madrid.

| IMPLANTACIÓN DE ASCENSORES PLAN ACCESIBILIDAD 2021 - 2028 | | | |
|---|-------------|--------------------------|------------------|
| Estación | Inicio Obra | Presupuesto estimado (€) | Nº DE ASCENSORES |
| Núñez de Balboa | 2022 | 16.000.000 | 6 |
| Ibiza | 2022 | 10.000.000 | 4 |
| Oporto | 2022 | 16.000.000 | 6 |
| Menéndez Pelayo | 2021 | 10.766.127 | 2 |
| Duque de Pastrana | 2022 | 14.000.000 | 4 |
| Vicente Alexandre | 2023 | 14.000.000 | 4 |
| O'Donnell | 2024 | 10.000.000 | 4 |
| Manuel Becerra | 2024 | 30.000.000 | 7 |
| Cuzco | >2024 | 14.000.000 | 4 |
| Santiago Bernabéu | >2024 | 15.000.000 | 4 |
| Concha Espina | 2025 | 15.000.000 | 4 |
| Cruz del Rayo | 2025 | 15.000.000 | 4 |
| Pio XII | 2025 | 13.000.000 | 4 |
| Ventilla | 2025 | 10.000.000 | 4 |
| Barrio del Pilar | 2025 | 11.000.000 | 4 |
| Herrera Oria | 2025 | 13.000.000 | 4 |
| Artilleros | 2025 | 14.000.000 | 4 |
| Estrella | 2025 | 13.000.000 | 4 |
| García Noblejas | 2026 | 11.000.000 | 4 |
| Banco de España | 2026 | 10.000.000 | 4 |
| Acacias | 2026 | 20.000.000 | 5 |
| Carabanchel | 2026 | 11.000.000 | 5 |
| Alto de Extremadura | 2026 | 15.000.000 | 4 |
| Ciudad lineal | 2026 | 11.000.000 | 4 |
| ESTIMADO TOTAL | | 331.766.127 | 103 |

TOTAL PLAN ACCESIBILIDAD E INCLUSIÓN 2021-2028: 331.766.127,00 €



12 Hospital de Móstoles

Ascensor