

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, la diputada Rosa Martínez Rodríguez, del **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea**, presenta las siguientes preguntas a las actuaciones para mejorar la accesibilidad en las UT de las líneas de Cercanías del núcleo de Bilbao dirigidas al Gobierno para la que se solicita respuesta escrita.

Actualmente existen tres líneas de Cercanías en el núcleo de Bilbao de Renfe. Los servicios se prestan con unidades de tres vagones/motores de la serie UT 44.

En la configuración actual de las unidades de la línea C-3 (Bilbao - Orduña), en cada vagón, a ambos lados de cada puerta, fuera de la plataforma de acceso, hay tres asientos plegables, aparte de los fijos, que permiten colocar desde maletas, o carros de la compra, a coches de bebés, sillas de ruedas, o bicicletas.

Sin embargo algunas de las UT de la línea C-3 se están modificando. Los asientos abatibles se están convirtiendo en fijos, y a ambos lados de la puerta central del vagón central, los espacios de asientos abatibles se han acondicionado para llevar únicamente, y solo una, silla de ruedas, debido a la reducción del espacio que se ha realizado.

Con esta nueva configuración de los dieciocho posibles espacios para sillas, carritos de bebés y bicicletas posibles de cada UT, se ha pasado únicamente a dos, y solo para sillas de ruedas.

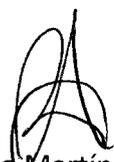
Paralelamente se están colocando en varias estaciones señales indicadoras de acceso para personas con movilidad reducida. En dicha señal debe colocarse una elevadora para subir a la persona de movilidad reducida al tren. Este sistema tiene dos pegas, en primer lugar la puerta central del vagón central ha de quedar justo en ese lugar, lo cual no siempre ocurre; y en segundo lugar, se debe avisar con antelación, lo que complica el uso. Igualmente, este sistema puede no resultar adecuado para determinadas limitaciones de movilidad como pueden ser personas con muletas, personas de avanzada edad.

Existen otras soluciones como la dada en el núcleo de Valencia con las UT 447, prácticamente gemelas a las UT 446 operativas en el núcleo de Bilbao. La solución consiste en rebajar el vagón central de forma que el acceso es independiente de la posición en la que para el tren en la estación. Una solución mucho más fácil, y segura para la persona con movilidad reducida y que aparece como propuesta en el informe del Ararteko de 2010 sobre Accesibilidad de los vehículos de la Red ferroviaria de Adif-Renfe.

Por todo ello, se pregunta:

1. ¿Qué criterios de accesibilidad se están siguiendo en las reformas de las UT 446 del núcleo de Bilbao?
2. ¿Considera el Gobierno que estas reformas aseguran la accesibilidad de las personas con sillitas de bebé y/o menores de corta edad en condiciones de seguridad?
3. ¿Por qué no se ha tenido en cuenta en las reformas un espacio para bicicletas con el fin de fomentar su uso como “vector último kilómetro”?
4. ¿Cuál es el coste de reforma de cada unidad 446?
5. ¿Cuál ha sido la razón para no implantar en el núcleo de Bilbao la solución dada en el núcleo de Valencia?
6. De las 48 estaciones que conforman el núcleo ferroviario de Renfe Cercanías en Bizkaia, ¿cuántas están rehabilitadas y son accesibles al 100%?
7. ¿Cuándo prevé el Gobierno que las líneas y estaciones de cercanías de Bizkaia sean 100% accesibles?
8. ¿Cuál es el calendario de adaptación?
9. ¿Cree el Gobierno que se cumplirán los objetivos de accesibilidad marcados para 2020?

Madrid, Congreso de los Diputados, a 5 de noviembre de 2018



Rosa Martínez Rodríguez  
Diputada