

ANEJO Nº 14. DISEÑO DE ESTACIONES

TÍTULO
ESTUDIO INFORMATIVO DE AMPLIACIÓN SUR DE LA LÍNEA 11 DEL METRO DE MADRID

DOCUMENTO
ANEJO Nº 14. DISEÑO DE ESTACIONES

CONTROL DE EDICIONES		
VERSIÓN	FECHA	OBSERVACIONES
1.0	10/09/2025	1ª Edición
2.0	17/10/2025	2ª Edición (Tras Supervisión)
3.0		

ANEJO Nº 14. DISEÑO DE ESTACIONES

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2	NORMATIVA APLICABLE	1
2.1	NORMATIVA TÉCNICA:.....	1
2.2	NORMATIVA ESPECÍFICA DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS:	1
2.3	NORMATIVA URBANÍSTICA:	1
3	CRITERIOS DE DISEÑO	2
4	REQUERIMIENTOS FUNCIONALES	2
4.1	ANDENES	2
4.2	COMUNICACIÓN VESTÍBULO-ANDÉN	2
4.3	VESTÍBULOS	2
4.4	ACCESOS	3
4.5	SALAS TÉCNICAS.....	3
5	PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO	3
6	DESCRIPCIÓN DEL DISEÑO DE LAS ESTACIONES	4
6.1.1	Estación Alternativa 1 – Nueva estación en Aviación Española	4
6.1.2	Estación Alternativa 2 – Nueva estación en Cuatro Vientos.....	5
6.1.3	Estación Alternativa 3 – Nueva estación en Cuatro Vientos.....	7
7	MATERIALES	9
7.1	ALBAÑILERÍA	9
7.2	SUELOS	9
7.3	REVESTIMIENTOS VERTICALES	9
7.4	TECHOS.....	10

7.5 CARPINTERÍA Y CERRAJERÍA 10

7.6 ACCESIBILIDAD 10

7.7 MOBILIARIO 10

Tabla 4 - Cotas Estación Alternativa 26

Tabla 5 - Cotas Estación Alternativa 37

INDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. NIVEL DE CALLE 4

ILUSTRACIÓN 2 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. SECCIÓN TRANSVERSAL Y CONEXIÓN CON ESTACIÓN
EXISTENTE. 4

ILUSTRACIÓN 3 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. NIVEL VESTÍBULO..... 5

ILUSTRACIÓN 4 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. NIVEL ANDENES 5

ILUSTRACIÓN 5 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 2. NIVEL DE CALLE 6

ILUSTRACIÓN 6 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 2. SECCIÓN TRANSVERSAL Y CONEXIÓN CON ESTACIÓN
EXISTENTE. 6

ILUSTRACIÓN 7 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 2. NIVEL VESTÍBULO..... 6

ILUSTRACIÓN 8 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 2. NIVEL ANDENES 7

ILUSTRACIÓN 9 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. NIVEL DE CALLE 7

ILUSTRACIÓN 10 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. SECCIÓN TRANSVERSAL. 8

ILUSTRACIÓN 11 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. NIVEL VESTÍBULO..... 8

ILUSTRACIÓN 12 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. NIVEL ANDENES 8

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 - Relación de Salas Técnicas y dimensiones.....3

Tabla 2 - Alternativas de Estaciones según trazado4

Tabla 3 - Cotas Estación Alternativa 14

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO

El presente Estudio Informativo contempla la AMPLIACIÓN SUR DE LA LÍNEA 11 DEL METRO DE MADRID, desde la estación existente de La Fortuna hasta el barrio de Cuatro Vientos.

El objeto de este Anejo es la presentación de los criterios de diseño y requerimientos funcionales considerados en el diseño de las estaciones para cada una de las Alternativas de trazado analizadas. Finalmente se relacionan los acabados arquitectónicos considerados.

2 NORMATIVA APLICABLE

A continuación, se mencionan las principales disposiciones legales y normativas técnicas consideradas en el diseño de estaciones durante la redacción del presente Estudio Informativo:

2.1 NORMATIVA TÉCNICA:

- Proyecto Funcional de Estaciones y Túneles de Metro de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, y sus posteriores modificaciones.
- Normativa específica de accesibilidad, en especial de la Comunidad de Madrid y la referida a los medios de transporte colectivo.
- Normativa propia del Ayuntamiento de Madrid, así como las Ordenanzas Reguladoras.
- Ley de Ordenación y Coordinación de los Transporte Urbanos de la Comunidad de Madrid.

2.2 NORMATIVA ESPECÍFICA DE ACCESIBILIDAD Y SUPRESIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS:

- Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Ley 8/1993, de 22 junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.

- Decreto 138/1998, de 23 de julio, por el que se modifican determinadas especificaciones técnicas de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- Decreto 13/2007, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas.
 - ORDEN de 20 de enero de 2020, de la Consejería de Vivienda y Administración Local, por la que se modifica la Norma Técnica 2 aprobada por el Decreto 13/2007, de 15 de marzo, que regula el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas
- Instrucción de Promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas ANM 2002\29.
- ORDEN TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

2.3 NORMATIVA URBANÍSTICA:

Las cuestiones urbanísticas se sustanciarán por la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, y demás normativa urbanística que resulte de aplicación; en particular:

- Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid
- Ley 9/1995, de 9 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo.
- Ley 1/2020, de 8 de octubre, por la que se modifica la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, para el impulso y reactivación de la actividad urbanística.
- Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

3 CRITERIOS DE DISEÑO

Para el diseño de la estación se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- Criterios de funcionalidad, movilidad y accesibilidad
- Criterios de seguridad
- Criterios de mantenimiento
- Criterios estéticos y arquitectónicos
- Criterios económicos

En base a los mismos, y atendiendo a los condicionantes particulares existentes en el entorno de la estación, se proyecta una definición funcional y volumétrica de la misma, procurando favorecer al máximo la movilidad y accesibilidad del pasaje a los espacios públicos y minimizar los recorridos necesarios entre el exterior y los andenes; a la vez que se da cumplimiento a la normativa de accesibilidad y de seguridad.

Las nuevas estaciones tienen acceso para personas con movilidad reducida mediante ascensores, disponiendo como mínimo de un itinerario adaptado entre el exterior y el acceso a los trenes de acuerdo con la legislación vigente de accesibilidad para personas de movilidad reducida (PMR).

A partir de este primer diseño funcional de la estación se procede a verificar la viabilidad ejecutiva de la misma, incorporando al diseño tanto criterios estructurales como necesidades asociadas a los procedimientos constructivos.

El diseño se completa con la identificación y dimensionado de los diversos espacios: accesos, vestíbulos, barrera tarifaria, andenes, salas técnicas, etc. atendiendo a los requerimientos necesarios para su operación en cuanto a ventilación, drenaje, energía y seguridad, definiendo las condiciones en relación a pozos de ventilación, bombeo, subestaciones eléctricas y vías de evacuación de túnel y estaciones.

4 REQUERIMIENTOS FUNCIONALES

A continuación, se relacionan los requerimientos funcionales que se han considerado en el diseño de las estaciones:

4.1 ANDENES

- Las estaciones se sitúan en recta y con pendiente nula.
- Se define la cota del andén respecto a la vía a 1.05m por encima de la cota de carril.
- La longitud de los andenes se establece en 115m.
- Se ha considerado el diseño de las estaciones con andenes laterales de 4,5m de anchura.

4.2 COMUNICACIÓN VESTÍBULO-ANDÉN

La comunicación vertical entre el vestíbulo y los andenes se resuelve mediante escalera fija y escaleras mecánicas de bajada y subida, mediante recorridos continuos, lo más directos y simples posible. Se requieren niveles intermedios cuando en función de la profundidad del túnel. También se han dispuesto ascensores para PMRs que comunican directamente los niveles vestíbulo con andén.

A nivel dimensional, en los ascensores se ha considerado un hueco de 3x3 metros.

En las escaleras (fijas, mecánicas y de emergencia) se ha dimensionado su ancho en función del estudio de evacuación, para garantizar que se cumple el objetivo de evacuar los andenes en menos de 4 minutos. Como valores mínimos se adopta un ancho de paso de 1 m en las escaleras mecánicas, de 2,60 m en las escaleras fijas, y de 2 m en las escaleras de emergencia.

4.3 VESTÍBULOS

Los vestíbulos de las estaciones se han diseñado atendiendo a factores estéticos y funcionales, contando con la superficie necesaria para ubicar los elementos requeridos para circulación y control de viajeros (torniquetes, máquinas expendedoras de billetes, pasos enclavados de accionamiento electromagnético) así como las salas técnicas o de personal necesarias.

La cota de vestíbulo se dispone para permitir en general un espesor de tierras por encima del forjado de cubierta de 1,50 m, de modo que se permita la urbanización superior, el paso de

instalaciones y plantaciones vegetales.

4.4 ACCESOS

Los accesos a las estaciones desde la vía pública se ubican de forma que la entrada al vestíbulo sea lo más directa posible, evitándose todo camino redundante. En general están dotados de escalera fija y escaleras mecánicas de bajada y subida, además de ascensor.

La ubicación de los accesos en la vía pública tiene en cuenta la urbanización de la superficie, habilitándose templete siempre que el espacio en superficie lo permita.

Se prevé la ubicación de puertas cortavientos entre el acceso desde la calle y la barrera tarifaria.

4.5 SALAS TÉCNICAS

Se muestra a continuación una tabla resumen con la relación de salas técnicas y las necesidades a nivel de superficie y dimensiones.

Tabla 1 - RELACIÓN DE SALAS TÉCNICAS Y DIMENSIONES

Cuarto Técnico	Abrev.	Dimensiones
Subestación de Tracción	SE	25x15 m / 60x15 m
Centro de Transformación – Alta Tensión	CAT	40 m ² (6.5 x 6.5 m)
Centro de Transformación – Baja Tensión	CBT	42 m ² (6 x 7 m)
Cuarto de protección contra incendios	PCI	30 m ²
Cuarto para Seccionador de Línea Aérea	CS	3 x 2,5 m ²
Cuarto Auxiliar de Comunicaciones	CC	6 m ² (2 x 3 m)
Cabina de Andén – De Cabecera	CA	15 m ²
Cabina de Andén – Intermedia	CA	15 m ²
Cuartos para conductores		10–15 m ²
Cuartos de Comunicaciones	CC	40 m ²
Cuarto de telefonía	TM	18 m ²
Cuarto de enclavamiento	CE	50 m ²
Sala de Ventilación inmisión	VENT	Sala simple: 16x4,5 m y chimenea de 2x4,5 / 3x3 m Sala doble: 16x7 m y chimenea de 2x7 / 3,5x4 m
Pozos de Compensación	COMP	Rejilla 14 m ² (3x4,5 m)
Fuentes de Andén		-

Cuarto Técnico	Abrev.	Dimensiones
Bombeo de fecales	BP	12 m ²
Bombeo de pluviales		-
Cuarto para equipo de escaleras mecánicas	EM	Una escalera 3x3 m Dos escaleras 5x3 m
Cuarto auxiliar de ascensor		-
Cuarto de operador	CO	15 m ²
Cuarto para el control de instalaciones	CCI	20-25 m ²
Aseos Masculino y Femenino para personal de metro	AS	-
Vestuario Masculino y Femenino para personal de metro	VEST	-
Cuarto de Basura	CB	3x4 m
Cuarto de Limpieza	CL	3x4 m
Cuarto de condensadoras	COO	35 m ²
Cuarto de Equipos	EQ	20 m ²

En las estaciones se han reservado espacios para ubicar las dependencias técnicas necesarias para la explotación. En cuanto a su ubicación, se ha priorizado el aprovechamiento de espacios a nivel de andén que no generen incrementos de sección transversal, ubicando las dependencias que no puedan albergarse en este nivel en niveles superiores.

En caso de que sea necesaria una subestación de tracción para poder alimentar el material rodante (únicamente en Alternativa 1, con nueva estación en Aviación Española), se ubica en una planta intermedia por encima del andén, con acceso desde vías y ventilación directa desde calle. No se contempla nueva subestación eléctrica en las nuevas estaciones de Cuatro Vientos de alternativas 2 y 3.

5 PROCEDIMIENTO CONSTRUCTIVO

Se ha propuesto un procedimiento constructivo de las estaciones del tipo Cut & Cover, consistente en ejecutar en primer lugar las pantallas laterales, que servirán tanto como contención de tierras como de apoyo de los forjados y la losa superior; a continuación se ejecutaría la losa superior. Una vez ejecutada, se puede restablecer el uso que hubiese en superficie, como el tráfico rodado, a la vez que se sigue trabajando por debajo, excavando tierras y avanzando en la construcción de forjados (o niveles de apuntalamiento) en sentido

descendente.

Las galerías que conectan las estaciones existentes con las nuevas en cada ubicación, se prevén construir mediante un recinto de pantallas con losa superior e inferior.

6 DESCRIPCIÓN DEL DISEÑO DE LAS ESTACIONES

El presente Estudio Informativo plantea 3 alternativas de trazado. En cada alternativa se plantea una única estación. La siguiente tabla resume la configuración de estaciones por alternativa.

Tabla 2 - ALTERNATIVAS DE ESTACIONES SEGÚN TRAZADO

	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2	ALTERNATIVA 3
Estación	Nueva estación Aviación Española	Nueva estación Cuatro Vientos	Nueva estación Cuatro Vientos
Disposición respecto a la estación existente			
Profundidad			
Niveles			

A continuación se realiza una descripción de cada estación:

6.1.1 Estación Alternativa 1 – Nueva estación en Aviación Española

La nueva estación de la Alternativa 1 de la Línea 11 de Metro que amplía la estación existente de Aviación Española (Línea 10 de Metro)

Accesos: El acceso a la estación se produciría por un posible nuevo templete de acceso ubicado en la calle Fuente de Lima, dotado de escaleras fijas y mecánicas. También en la calle Fuente de Lima se dispondrían dos ascensores que permitirían comunicar directamente con el nivel vestíbulo.

También se podría acceder a la estación desde el vestíbulo de la estación existente de Aviación Española, a través de una nueva galería ubicada después de los tornos en ambas estaciones.

Se ha tenido en cuenta también la posibilidad de conexión con un futuro intercambiador de transportes, ubicado al suroeste de la nueva estación.

El diseño contempla la creación de un nuevo vestíbulo ubicado sobre el túnel de la Línea 11 de Metro, desde el cual, una vez franqueados los tornos, se descienden y desde ésta se producen las bajadas a los andenes de la Línea 11.

También se ubica en planta vestíbulo la conexión con la estación existente de la Línea 10 de Metro.

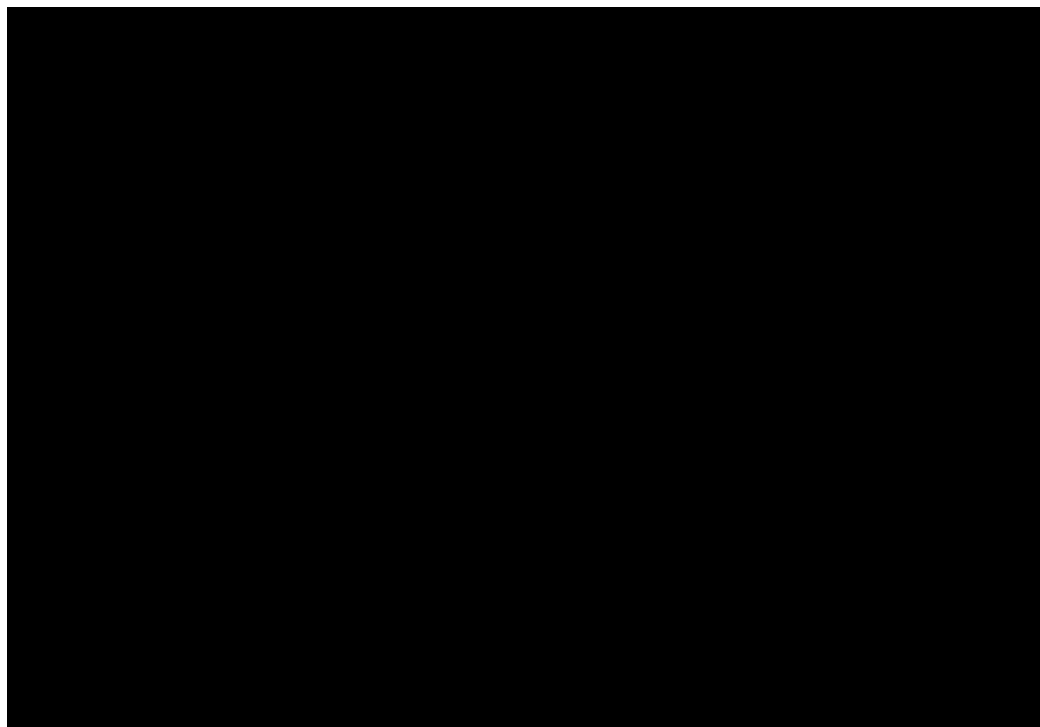


ILUSTRACIÓN 3 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. NIVEL VESTÍBULO

La estación alberga también, en sus distintos forjados, espacios para los diferentes cuartos técnicos necesarios para la explotación de la estación y de la línea.

En los niveles intermedios también se aprovechan para albergar dependencias y salas técnicas

de mayor envergadura, tales como la subestación eléctrica de tracción. En un nivel inferior se ubica el nivel preandén, donde los usuarios que hayan ido descendiendo se dividen según el andén que vayan a tomar.

En el nivel andén, los andenes laterales tienen una longitud de 115m y un ancho libre mínimo de 4,50m. En la zona de desembarco de escaleras presenta un ancho mayor para poder acceder con comodidad. Este punto de acceso se encuentra aproximadamente a 1/3 respecto a la longitud total del andén.

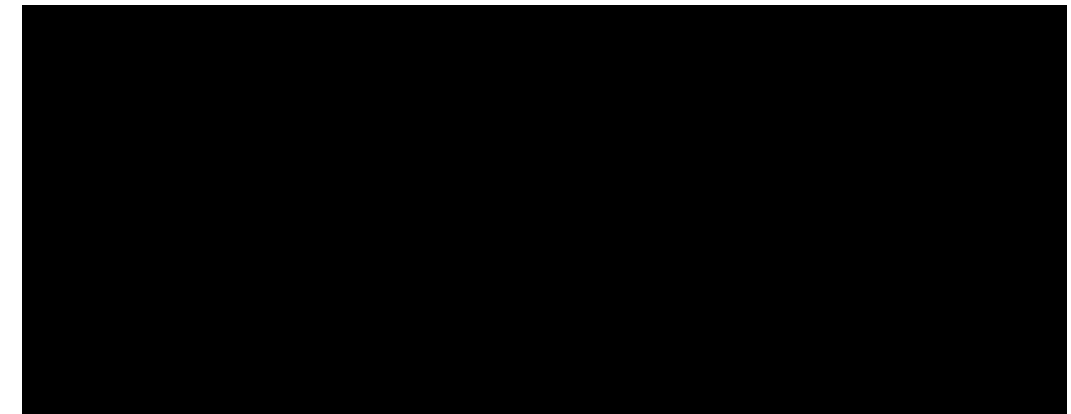
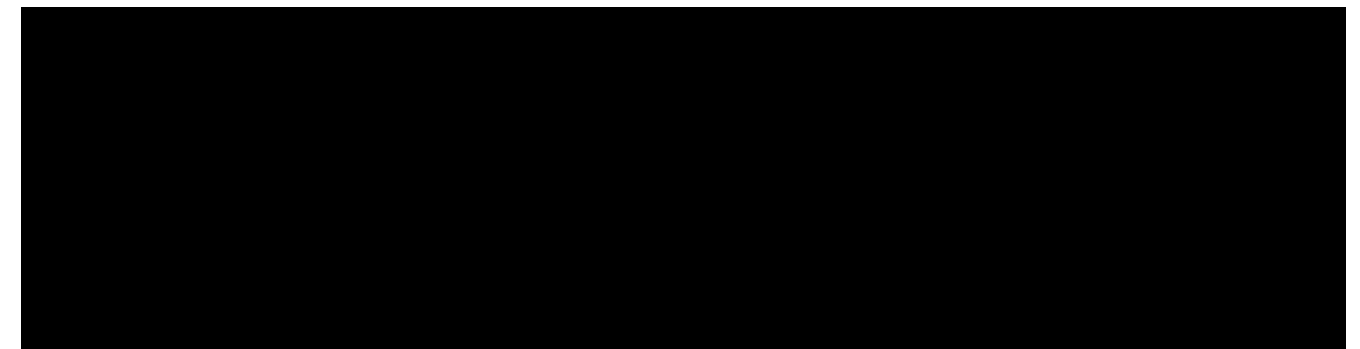


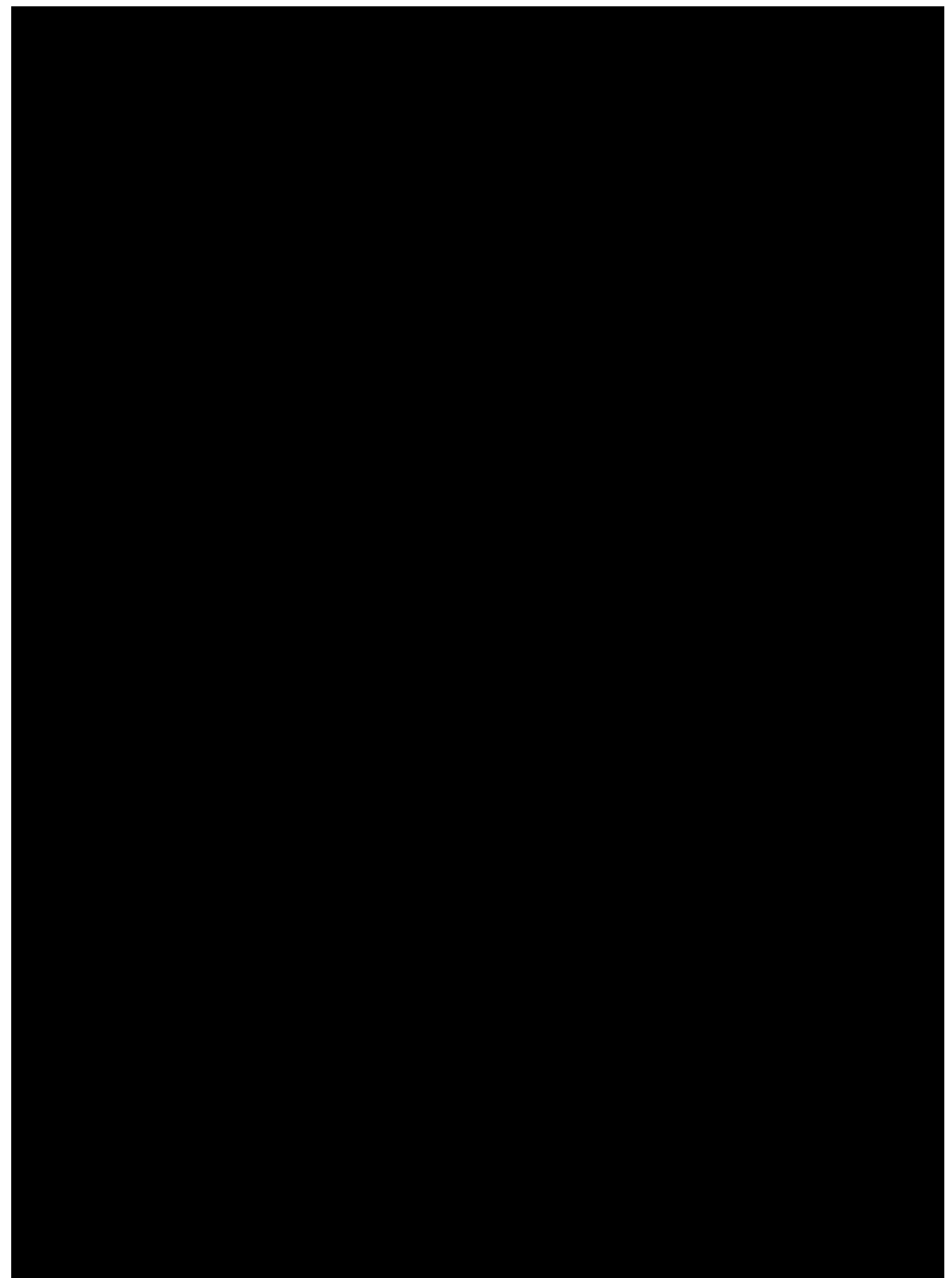
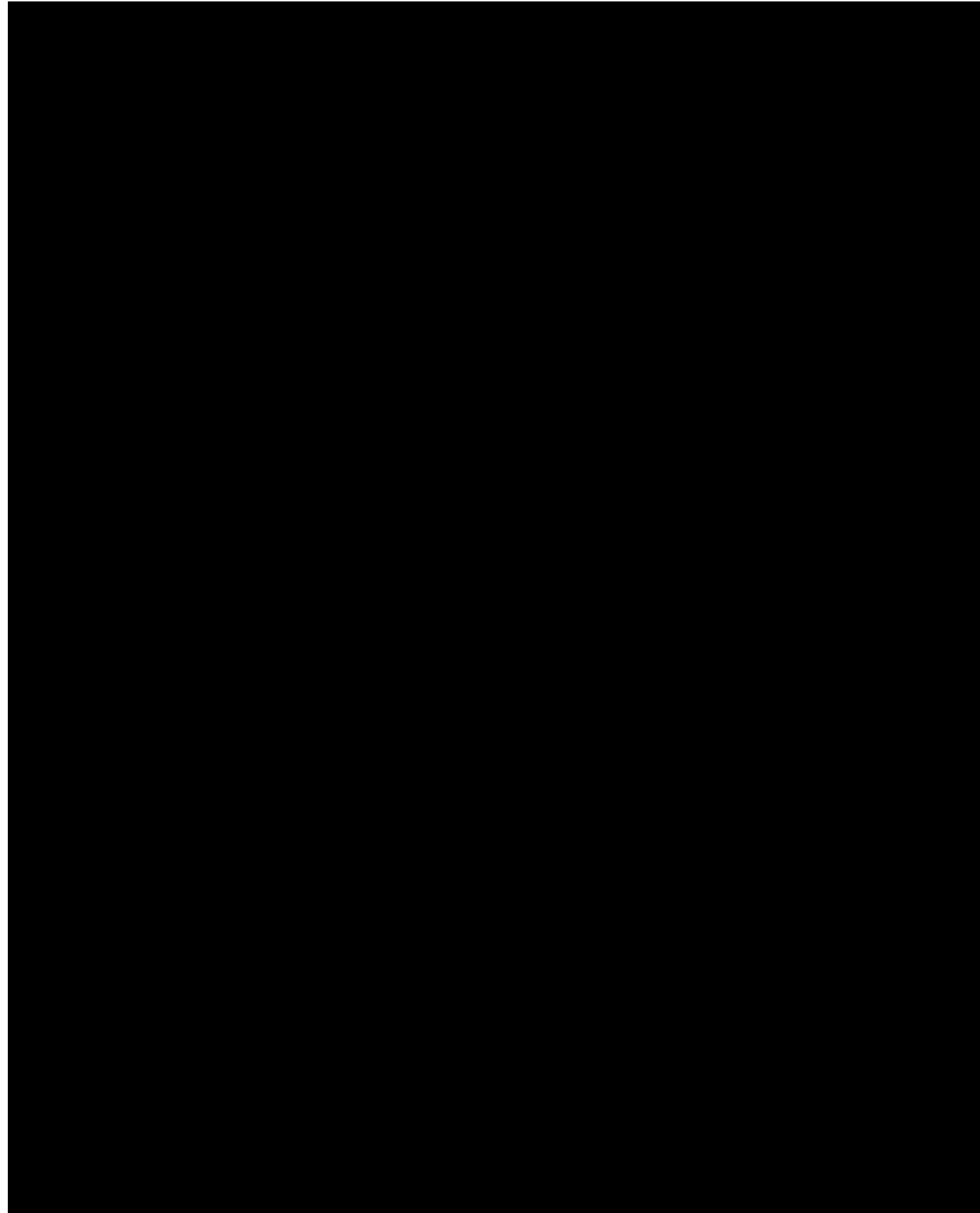
ILUSTRACIÓN 4 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 1. NIVEL ANDENES

Para cumplir con los requerimientos de evacuación, se disponen dos salidas de emergencia en cada andén, una en el extremo SO del andén y otra a 16m del extremo NE. Los tramos son de 2 m de ancho. Cada pareja de escaleras independientes para cada andén se unen, una vez superado el gálibo ferroviario, para seguir ascendiendo por una única escalera hasta el nivel de calle mediante una trampilla de emergencia.

La construcción de la estación se realizará mediante recinto perimetral de pantallas y excavación interior con sistema Cut & Cover. La galería de conexión entre ambas estaciones también se ejecutaría mediante un recinto de pantallas.

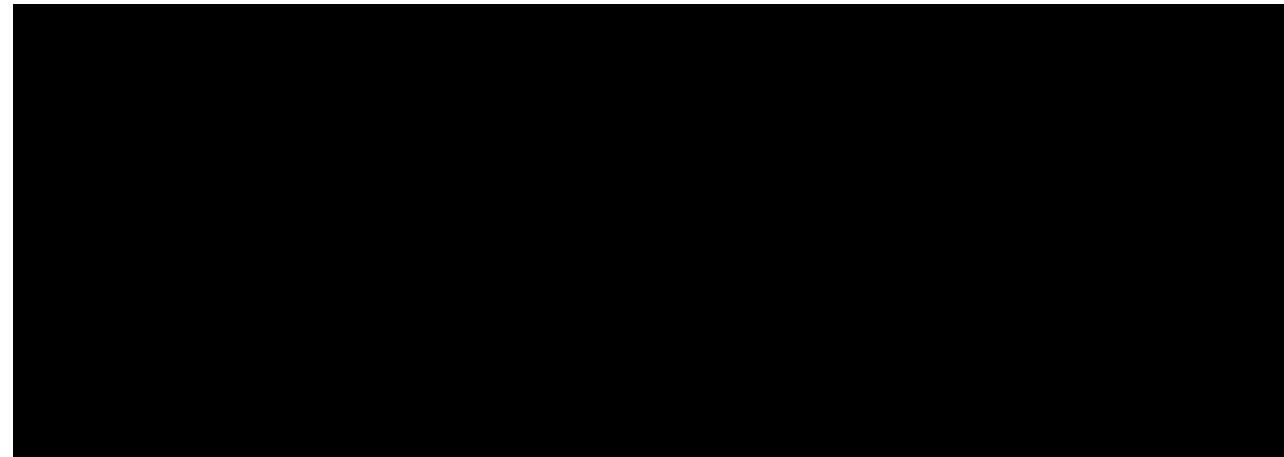
6.1.2 Estación Alternativa 2 – Nueva estación en Cuatro Vientos





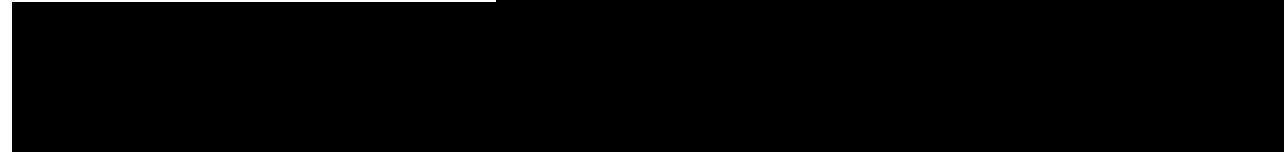
La estación alberga también, en sus distintos forjados, espacios para los diferentes cuartos técnicos necesarios para la explotación de la estación y de la línea.

En el nivel andén, los andenes laterales tienen una longitud de 115m y un ancho libre mínimo de 4,50m. En la zona de desembarco de escaleras presenta un ancho mayor para poder acceder con comodidad. Este punto de acceso se encuentra aproximadamente a 1/4 respecto a la longitud total del andén.

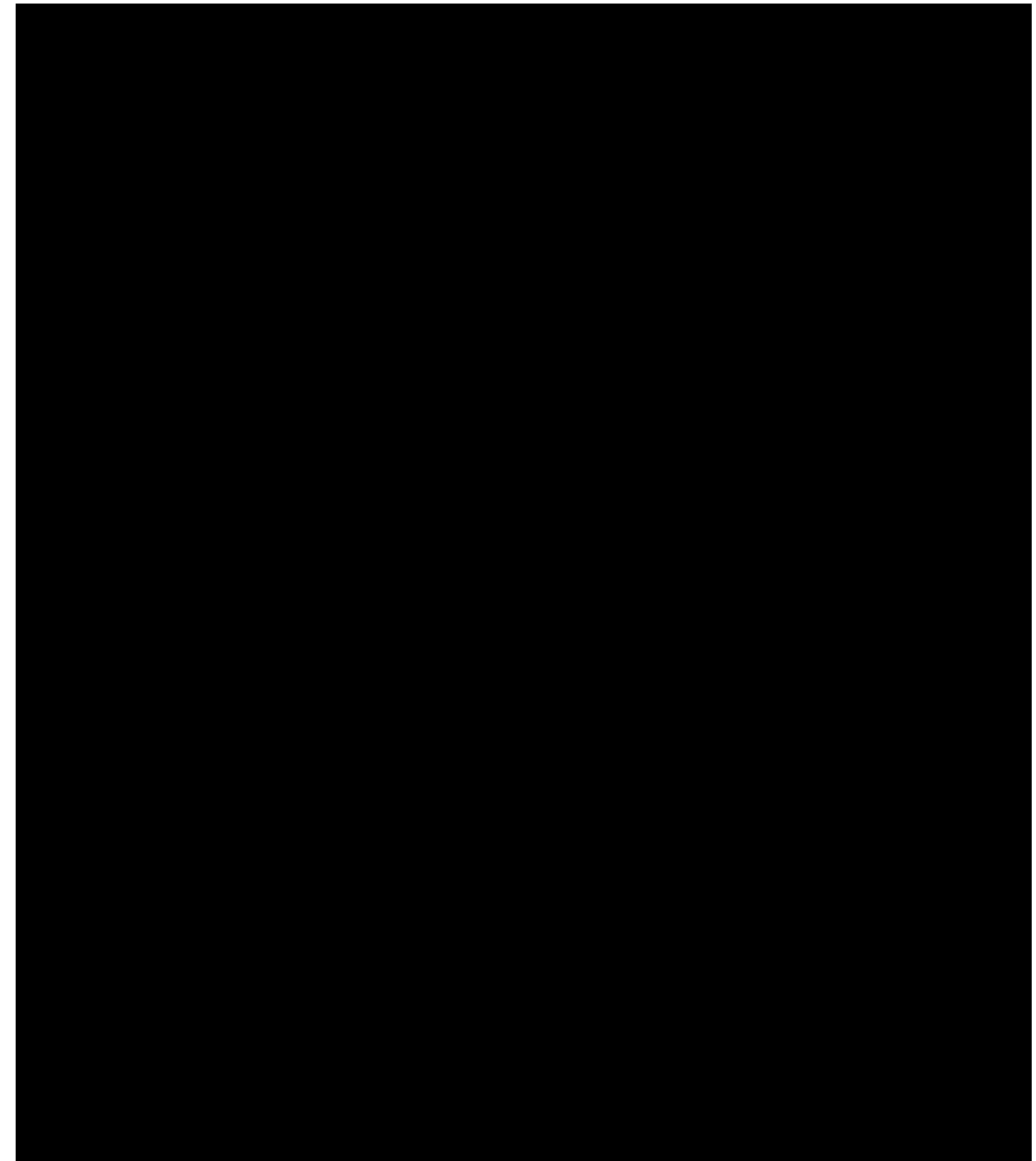
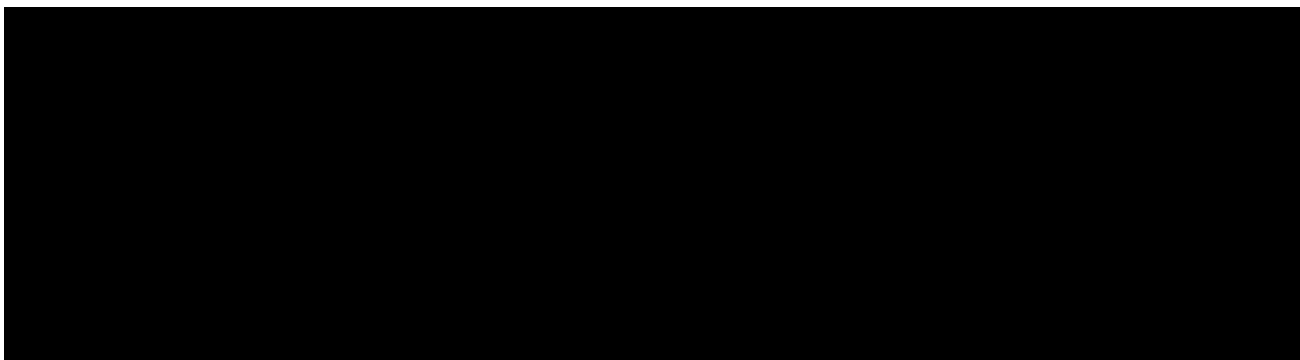


Para cumplir con los requerimientos de evacuación, se dispone una salida de emergencia en cada andén, en el extremo opuesto al acceso. Los tramos son de 2,25 m de ancho. Esta pareja de escaleras se unen, una vez superado el gálibo ferroviario, para seguir ascendiendo por una única escalera hasta el nivel de calle mediante una trampilla de emergencia.

La construcción de la estación se realizará mediante recinto perimetral de pantallas y excavación interior con sistema Cut & Cover.



6.1.3 Estación Alternativa 3 – Nueva estación en Cuatro Vientos



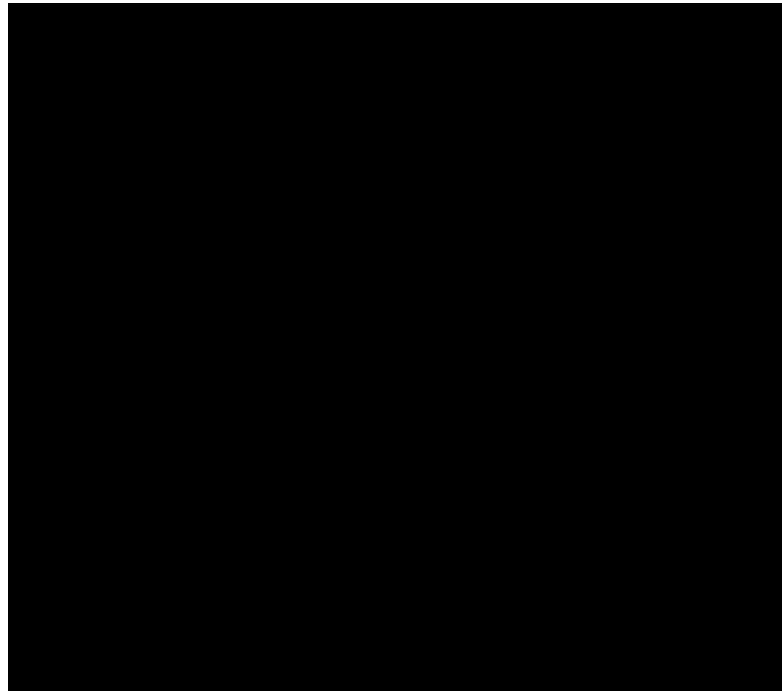


ILUSTRACIÓN 10 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. SECCIÓN TRANSVERSAL.

La estación alberga también, en sus distintos forjados, espacios para los diferentes cuartos técnicos necesarios para la explotación de la estación y de la línea.

En el nivel andén, los andenes laterales tienen una longitud de 115m y un ancho libre mínimo de 4,50m. En la zona de desembarco de escaleras presenta un ancho mayor para poder acceder con comodidad. Este punto de acceso se encuentra aproximadamente a 1/4 respecto a la longitud total del andén.

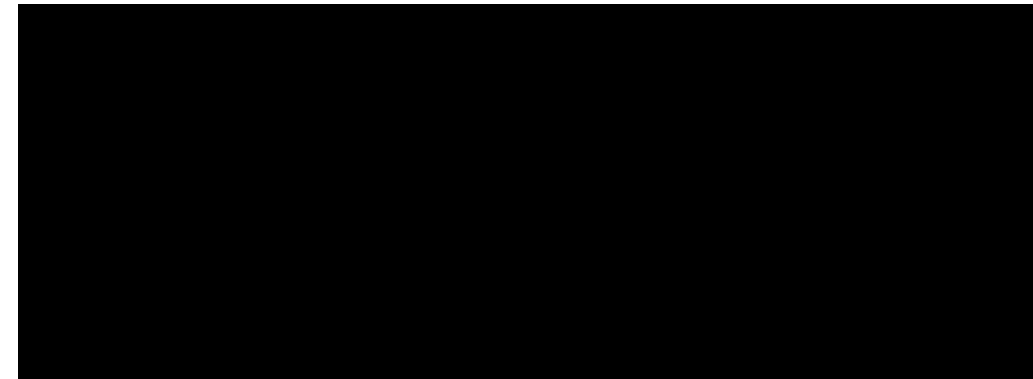


ILUSTRACIÓN 12 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. NIVEL ANDENES

Para cumplir con los requerimientos de evacuación, se dispone una salida de emergencia en cada andén, en el extremo opuesto al acceso. Los tramos son de 2,25 m de ancho. Esta pareja de escaleras se unen, una vez superado el gálibo ferroviario, para seguir ascendiendo por una única escalera hasta el nivel de calle mediante una trampilla de emergencia.

La construcción de la estación se realizará mediante recinto perimetral de pantallas y excavación interior con sistema Cut & Cover.

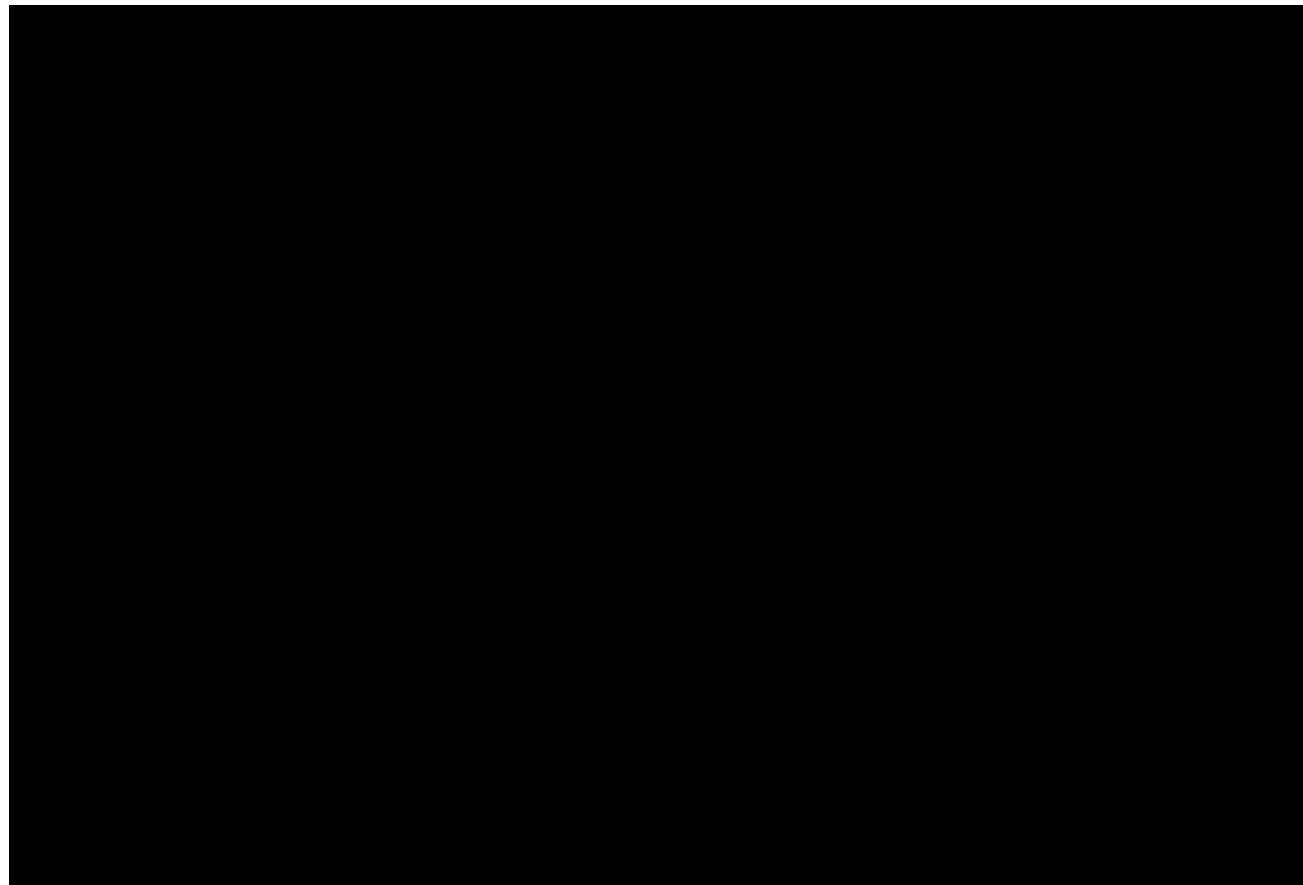
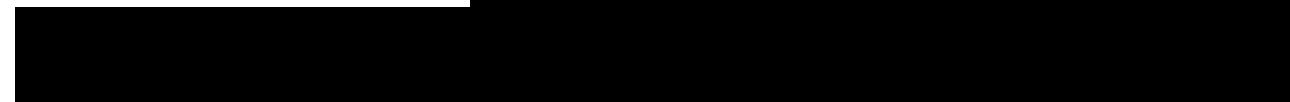


ILUSTRACIÓN 11 - ESTACIÓN ALTERNATIVA 3. NIVEL VESTÍBULO

7 MATERIALES

A continuación se relaciona la propuesta de acabados considerados en el presente Estudio Informativo. Durante la redacción del proyecto constructivo se consensuará con Metro de Madrid la definición de los materiales de acabado para las nuevas estaciones

7.1 ALBAÑILERÍA

Los cerramientos y divisorias se ejecutarán con paredes de fábrica de ladrillo, armadas, en función de sus características.

Fábrica de ladrillo perforado de 1/2 pie de espesor o 1 pie o tabicón recibido con mortero de cemento y arena de río 1/6, para revestir, replanteo, nivelación y aplomado, p.p. de enjarjes, mermas, roturas, humedecido de piezas, rejuntado, limpieza y medios auxiliares. Totalmente terminada. Incluye parte proporcional de canaleta posterior. También incluye el enfoscado maestreado y fratasado con mortero de cemento. Incluye el armado interior y los correspondientes arriostramientos.

7.2 SUELOS

Zonas públicas

Piedra natural: pavimento de granito negro nacional, acabado semibrillo, sentado con mortero de cemento y arena de río (m-40), dosificación 1/6, totalmente colocado y terminado, ejecutado según norma nte/rsr-18. incluye parte proporcional de zócalo y la correspondiente capa de nivelación. Incluye peldaño de granito negro nacional, acabado semibrillo con rebaje para alojamiento de tira antideslizante, huella de 30x6 cm y fábrica de 15x3 cm, sentado con mortero de cemento y arena de río (m-40), dosificación 1/6, totalmente colocado y terminado, ejecutado según norma nte/rsr-18. Incluye parte proporcional de zócalo y la correspondiente capa de nivelación. incluye formación o recrecido de peldaños con ladrillo hueco doble recibido con mortero de cemento i/replanteo y limpieza.

Baldosa cerámica compacta: Solado con baldosa cerámica compacta tipo industrial Pamesa o similar, color a elegir por la d.f., baldosa calibrada, cantos biselados y junta de 3 mm tomada con mortero de cemento cola, especial para este material, p.p. de juntas especiales, rejuntado y limpieza, incluso movimiento de material en obra, totalmente terminado. Incluye parte proporcional de zócalo y la correspondiente capa de nivelación.

Zonas privadas

Pavimento elevado: Suministro y colocación de pavimento elevado con baldosas dw-3 vi de donn o similar desnudas de 600x600 mm. y 38 mm. de espesor, formadas por un panel de madera de partículas aglomeradas de densidad mayor o igual a 720kg/m³, lámina de aluminio en cara inferior, de máxima resistencia al fuego con revestimiento superior vinílico de 2mm de espesor y apoyadas en soportes vn regulables de acero protegido contra la corrosión, para una altura media de suelo terminado de 300 mm., incluyendo parte proporcional de rodapié. Baldosa de gres: Suministro y colocación de baldosas de gres esmaltado antideslizante y resistentes a ácidos y álcalis de 20x20, colocadas en suelo con mortero de cemento y arena de río (m-40) dosificación 1/6, incluso nivelado previo con capa de arena de 2 cm de espesor medio, enlechado de juntas y p.p. de cotes y piezas especiales. totalmente colocado y terminado.

Terrazo: Solado de baldosa de terrazo 40x40 cm., micrograno de alta resistencia, vacutile o similar, recibido con mortero de cemento pa-350 y arena de miga 1/6, i/cama de 2 cm. De espesor, rejuntado con lechada de cemento blanco v-b/20 y limpieza, s/nte-rsr-6 y nte-rsr-26, medida la superficie realmente ejecutada, incluyendo pulido y abrillantado. También incluye parte proporcional de zócalo y la correspondiente capa de nivelación.

7.3 REVESTIMIENTOS VERTICALES

Zonas públicas revestimientos

Acero esmaltado tipo Vitrex: Suministro y colocación de paneles tipo vitrex o similar de acero, de 0,7 mm. de espesor mínimo esmaltado al horno de 1 metro de ancho, y altura variable según despieces, con pliegues en la parte longitudinal de 14 mm, en color a elegir, i/ contra placado en la parte posterior de 10 mm nido de abeja de aluminio ignífugo e hidrofugo, con cubierta de chapa de acero galvanizado de 0,5 mm, parte proporcional de piezas especiales de esquinas, rincones y rombos en tiros de escaleras, perfil angular de 25*25 mm y perfil tipo "j" de 65*20*15 mm de aluminio lacado en el mismo color que los paneles. Incluso suministro y montaje de estructura auxiliar de acero galvanizado si fuese necesaria, tornillería y medios auxiliares, totalmente terminado. Incluye los perfiles IPE para la estructura principal de sujeción de revestimiento. También queda incluida la parte proporcional de canal de acero vitrificado abatible para paso de instalaciones. Incluye la serigrafía del nombre de la estación en la canal.

Revestimiento de acero inoxidable circular sobre rastreles en los pilares.

Zonas privadas revestimientos

Azulejo cerámico: Azulejo cerámico blanco de 20 x 20 cm. en color a determinar, que presenta su superficie esmaltada impermeable e inalterable a los ácidos, a las lejías y a la luz. No deberá estar esmaltado en su cara posterior ni en los cantos. Asimismo, tendrá marca en el reverso para poder identificarlo. Los azulejos tendrán color uniforme, no tendrán poros ni grietas en la superficie vitrificada que deberá ser completamente plana. Los adhesivos serán elásticos, no tóxicos, inalterables al agua y tendrán concedido el documento de Idoneidad Técnica.

Pintura al silicato, plástica, esmalte o al clorocaucho en función de la zona de intervención. Incluye la base de preparación y manos de acabado en función de cada pintura.

7.4 TECHOS

Zonas públicas

Falso techo de poliéster a base de lamas, fabricada con fibra de vidrio y resinas modificadas, totalmente colocado y anclado al techo. i/perfilería de acero galvanizado y elementos de cuelgue, incluso remates perimetrales y de esquina, y medios auxiliares necesarios para su montaje.

Pintura al silicato, plástica, esmalte o al clorocaucho en función de la zona de intervención. Incluye la base de preparación y manos de acabado en función de cada pintura.

Zonas privadas

Bandejas metálicas: Falso techo formado por bandejas metálicas de chapa sobre rastreles de apoyo y perfil perimetral de aluminio lacado.

Pintura al silicato, plástica, esmalte o al clorocaucho en función de la zona de intervención. Incluye la base de preparación y manos de acabado en función de cada pintura.

7.5 CARPINTERÍA Y CERRAJERÍA

Las puertas serán metálicas EI (resistentes al fuego), acabado esmaltado tipo Vitrex o similar en las zonas públicas y pintadas al esmalte en las puertas de las zonas privadas.

7.6 ACCESIBILIDAD

Elementos para dar cumplimiento a la normativa de accesibilidad. Incluye:

- pavimentos tipo botón en andén
- pavimentos de encaminamientos y cruces
- mobiliario específico
- señalización.

7.7 MOBILIARIO

Mobiliario estación: incluye:

- puesto de información
- bancos de acero inoxidable
- papeleras
- publicidad.

