metro

20

Conversaciones que construyen ciudad

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Conversemos sobre cómo **garantizar que todas las personas puedan acceder, desplazarse y utilizar el Metro** de Bogotá de manera autónoma, segura, comprensible y digna.

¡INSCRÍBASE!

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

Un Metro accesible **no depende solamente de tener rampas o ascensores**

Cuando hablamos de **accesibilidad** solemos pensar en **rampas, ascensores o espacios preferenciales**.

Son elementos indispensables, pero **la accesibilidad va mucho más allá**. Un viaje realmente accesible empieza desde el momento en que una persona planea su recorrido y continúa al llegar a la estación, ingresar, pagar, desplazarse por ella, abordar el tren, recibir información, hacer conexiones y llegar finalmente a su destino.

Si uno solo de esos momentos presenta una barrera, el viaje puede dejar de ser accesible.

El reto es pensar **el Metro como una experiencia completa**, en la que todas las personas puedan desplazarse con autonomía, seguridad y dignidad.

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

¿Qué significa hablar de **accesibilidad universal**?

La accesibilidad universal busca que **cualquier persona pueda utilizar un sistema** de transporte independientemente de sus capacidades o condiciones particulares.

Esto incluye a personas con discapacidad física, visual, auditiva, cognitiva o psicosocial, pero también a personas mayores, mujeres embarazadas, personas con movilidad reducida temporal, quienes llevan coches para bebés, viajeros con equipaje y personas que realizan labores de cuidado.

La accesibilidad no depende únicamente de las características de una persona. También depende de las barreras que encuentra en el entorno.

Un **desnivel**, **una señal difícil de comprender**, **una alarma únicamente sonora o un protocolo que obligue a depender** de otra persona **pueden convertir un viaje cotidiano en una experiencia excluyente**.

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

La accesibilidad es una cadena

Antes del viaje: planear la ruta, saber cómo llegar a la estación, identificar los accesos y conexiones disponibles y contar con información clara y comprensible.

Durante el viaje: ingresar a la estación, utilizar ascensores, torniquetes y recorridos accesibles, recibir información visual, sonora o táctil, abordar el tren, desplazarse dentro de él y realizar transbordos de manera segura.

Después del viaje: salir de la estación, conectarse con el espacio público y continuar el recorrido hasta llegar al destino de forma segura y autónoma.

La metodología de **Mapas de Viaje** desarrollada por el **BID** y **Despacio** analiza precisamente la **experiencia de los usuarios a lo largo de las diferentes etapas del recorrido** para identificar dónde aparecen las barreras.

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

No todas las barreras son físicas

La experiencia de los usuarios permite identificar **cuatro tipos de barreras** que pueden dificultar o impedir un viaje accesible.

Barreras físicas: Desniveles, obstáculos, pendientes, superficies inadecuadas, falta de espacio o equipos inaccesibles.

Barreras comunicacionales: Información ausente, poco clara o disponible únicamente mediante un canal visual, sonoro o digital.

Barreras operacionales: Problemas relacionados con protocolos, asistencia, mantenimiento, tiempos de respuesta, aforo o coordinación entre diferentes modos de transporte.

Barreras actitudinales: Comportamientos del personal o de otros usuarios que pueden reducir la autonomía, seguridad o dignidad de las personas.

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

Diseñar para todas las personas también **significa escuchar cómo viajan**

Una **infraestructura puede cumplir técnicamente con las dimensiones establecidas** y, aun así, **presentar dificultades** en la experiencia cotidiana.

La ubicación de un ascensor, una conexión interrumpida con el espacio público, la falta de alternativas cuando falla un equipo o información que **no llega a todos los usuarios pueden romper la continuidad de un viaje**.

Por eso, además de revisar planos e infraestructura, es necesario **probar los recorridos con diferentes perfiles de usuarios y conocer directamente su experiencia**.

La **metodología de Mapas de Viaje ya ha sido aplicada en Bogotá, Medellín y Santiago de Chile, y posteriormente en ciudades como Curitiba y Santo Domingo**, ofreciendo experiencias que permiten identificar barreras y aprendizajes para otros sistemas de transporte.

Para Bogotá, la pregunta es: **¿Qué podemos aprender de estas experiencias para que la Primera Línea del Metro sea accesible desde su entrada en operación?**

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

Un Metro accesible se construye con quienes lo van a usar

Estas son algunas de las preguntas que queremos llevar a la conversación:

- ¿Qué necesita una persona para realizar todo su viaje de manera autónoma y segura?
- ¿Qué barreras físicas debemos evitar en las estaciones y sus alrededores?
- ¿Cómo garantizar que la información pueda ser comprendida por todas las personas?
- ¿Qué debería ocurrir cuando un ascensor, una ruta accesible o algún elemento del sistema falle?
- ¿Cómo debe prepararse el personal del Metro para atender a personas con diferentes necesidades?
- ¿Qué comportamientos de los demás usuarios pueden facilitar o dificultar un viaje accesible?
- ¿Cómo deben conectarse las estaciones con TransMilenio, el SITP y el espacio público?
- ¿Cómo pueden participar las personas con discapacidad y movilidad reducida en las pruebas y decisiones del sistema?

metrocómovamos
por Bogotá Cómo Vamos

metro 20

Conversaciones que construyen ciudad

Inscríbase aquí para participar en la conversación

¿CUÁL ES SU PROPUESTA?
¡QUEREMOS ESCUCHAR SU VOZ!