



ESTUDIO

TRANSPORTE ACCESIBLE

UNA MIRADA A LOS AUTOBUSES URBANOS DE BURGOS



ÍNDICE



JUSTIFICACIÓN.....	5
METODOLOGÍA.....	11
ANÁLISIS.....	13
CONCLUSIONES.....	33
BIBLIOGRAFÍA.....	35



JUSTIFICACIÓN

¿QUÉ ES LA ACCESIBILIDAD COGNITIVA?



ACCESIBILIDAD SENSORIAL

Beneficia a personas ciegas, sordas o mudas



ACCESIBILIDAD FÍSICA

Beneficia a personas con movilidad reducida



ACCESIBILIDAD COGNITIVA

Beneficia a personas con dificultades de comprensión

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Hablamos de accesibilidad universal cuando contemplamos los tres tipos: sensorial, física y cognitiva.

La accesibilidad cognitiva trata de concebir o proyectar entornos, procesos, actividades, bienes, productos, servicios, objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, de tal forma que puedan **ser utilizados por todas las personas**, independientemente de la edad, el género, las capacidades o el bagaje cultural, y con tanta independencia como sea posible.

Definimos la **accesibilidad cognitiva** como las características de los entornos, procesos, actividades, bienes, productos, servicios, objetos o instrumentos que permiten la fácil comprensión y la comunicación.

Según la asociación estadounidense *The Arc*, la información es accesible cuando:

- Disminuye la dependencia de la memorización.
- Reduce la necesidad de utilizar habilidades organizativas complejas.
- Presenta un vocabulario próximo al nivel de lectura de los destinatarios.
- Utiliza el mayor número de elementos complementarios posibles.

BENEFICIOS

Un entorno que cumpla los requisitos de la accesibilidad cognitiva, permitirá a los usuarios:

- Comprender el entorno
- Beneficiarse de una atención adaptada y adecuada
- Orientarse y moverse con facilidad por el entorno y los edificios
- Acceder a la información y a los servicios disponibles
- Reducir las situaciones de estrés y de malestar
- Utilizar las instalaciones
- Participar en la comunidad como ciudadanos
- Ganar seguridad y autoestima.

¿A QUIÉN BENEFICIA?

La accesibilidad cognitiva beneficia de manera especial a personas:

- Con discapacidad intelectual o del desarrollo
- Con trastornos del espectro autista
- Con daño cerebral adquirido
- Con TDAH
- Con trastornos del aprendizaje
- Con trastornos del lenguaje
- Con trastornos mentales
- Mayores con problemas cognitivos asociados al envejecimiento
- En situación de estrés temporal
- Personas con conocimientos técnicos limitados



Fuente: Fundación ONCE

DIFICULTADES QUE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD INTELECTUAL ENCUENTRAN EN EL ENTORNO

- **Comprensión de la información.** Debido a problemas de memoria, concentración o análisis.
- **Organizar la información** con especial dificultad en reconocer siglas, acrónimos o aquellas referencias que requieren un conocimiento previo. También ocurre con la comprensión de ciertos pictogramas (demasiado abstractos, complejos...)
- **Enfrentarse a lo desconocido.** Dificultad para estar solo en un lugar desconocido, agravado por el miedo y la inseguridad a la hora de enfrentarse y preguntar a personas que no conocen. Tienen dificultades para adaptarse a situaciones imprevistas.
- **Concentración y atención.** Ambientes y entornos con muchas personas, ruido o estrés pueden provocarles confusión.
- **Mayor sensibilidad al estrés.** Presentan un nivel alto de sensibilidad al estrés, lo que puede ocasionarles lentitud en la comprensión de instrucciones o toma de decisiones.
- **Dificultad para comprender códigos sociales y empatizar con los demás.** Dificultades de comunicación e interacción, lo que dificulta pedir ayuda.

OBSTÁCULOS EN EL ENTORNO

- **Arquitectónicos.** Impedimentos físicos que impiden o limitan la movilidad. Pueden ser urbanísticos, de transporte, de edificación o el mobiliario.
- **Comunicativos.** Impedimentos que dificultan la recepción del mensaje a través de medios de comunicación, señalética o comunicación interpersonal.
- **Sociales.** Actitudes que general discriminación al obstaculizar que una persona con discapacidad logre tener los mismos derechos.

MARCO LEGAL

- **Convención de Derechos de las personas con discapacidad (2006).**
Artículo 9. Accesibilidad. 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.
- **Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.**
- **Real Decreto 366/2007 de 16 de marzo por el que se establecen condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad en sus relaciones con la Administración General del Estado**
- **Real Decreto legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social**
- **Ley 16/2010, de 20 de diciembre, de servicios sociales de Castilla y León.**
- **Ley 2/2013, de 15 de mayo, de Igualdad de Oportunidades de Personas con Discapacidad de Castilla y León.**
- **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.**



2. METODOLOGÍA

FASES DEL PROYECTO

Para la realización de este proyecto, se ha llevado a cabo una metodología concreta, con 4 fases diferentes:

1. Formarse- aprender
2. Aplicar lo aprendido
3. Observar todo con detenimiento
4. Sacar conclusiones

En la primera fase, se hizo una pequeña sesión formativa sobre accesibilidad cognitiva, lectura fácil y sus características orientado al trabajo de campo.

En esta sesión formativa, una técnico de Plena inclusión Castilla y León hizo una introducción teórica sobre accesibilidad cognitiva y lectura fácil y sobre el método de evaluación.

Una vez realizada la parte teórica, se puso en práctica lo aprendido en un trabajo de campo, en el que un grupo evaluador, formado por 6 personas con discapacidad intelectual y dos técnicos de Las Calzadas, realizó la evaluación de accesibilidad cognitiva de una de las líneas de los autobuses urbanos de Burgos, la línea 3B que pasa por la entidad. El grueso de este análisis ha sido realizado por personas con discapacidad intelectual por lo que las claves que figuran en él dan información muy útil sobre las barreras que encuentran las personas con dificultades de comprensión en el uso diario del transporte público de Burgos.

Este estudio se realizó el 27 de marzo de 2019 y los participantes en el mismo son:

- María Eugenia Saiz – usuaria de Las Calzadas
- Amalia Gil– usuaria de Las Calzadas
- Javier Gallo – usuario de Las Calzadas
- Patricia Martínez– usuaria de Las Calzadas
- Elena Martínez – usuaria de Las Calzadas
- Carmen García Bengoechea – usuaria de Las Calzadas
- Cristina Urgoiti – técnico de Las Calzadas
- Cristina Huerta – técnico de Las Calzadas
- Esther Martín Pariente – técnico de Plena inclusión Castilla y León



ANÁLISIS

EL ESTUDIO

OBJETIVO GENERAL

Promover, en igualdad, el acceso a la comunidad de las personas con discapacidad intelectual, facilitando la movilidad, el transporte, la comunicación y accesibilidad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Promover la accesibilidad en la comunicación a través de herramientas como la lectura fácil, sistemas alternativos y aumentativos de la comunicación..., así como fomentar la empleabilidad de las personas con discapacidad intelectual.
2. Promover la accesibilidad cognitiva en los transportes.
3. Compartir metodologías y resultados.

OBJETO DE ANÁLISIS

El transporte público es una de las herramientas básicas que garantiza a la ciudadanía el derecho de movilidad y, por tanto, su inclusión y participación en la comunidad. Este estudio ha sido realizado por personas con discapacidad intelectual, pero las recomendaciones y mejoras propuestas en este informe buscan mejorar el acceso al transporte para toda la ciudadanía.

La ciudad de Burgos cuenta con más de 170.000 habitantes y el autobús público es un medio muy utilizado entre la población de la ciudad que, además, ha experimentado un incremento de casi el 5% entre sus usuarios. Más de 12 millones de viajeros se contabilizaron en 2018 en este medio de transporte, un dato que refleja su buena salud. Asimismo, la red de autobuses de Burgos es una de las más extensas de la región con 44 líneas operativas al servicio de la ciudadanía.

Los resultados de este trabajo formarán además parte de un análisis a nivel regional que se realizará en las nueve provincias de la comunidad con el objetivo de conocer el estado general del transporte urbano desde un punto de vista de la accesibilidad cognitiva, una de las tres patas de la accesibilidad universal.

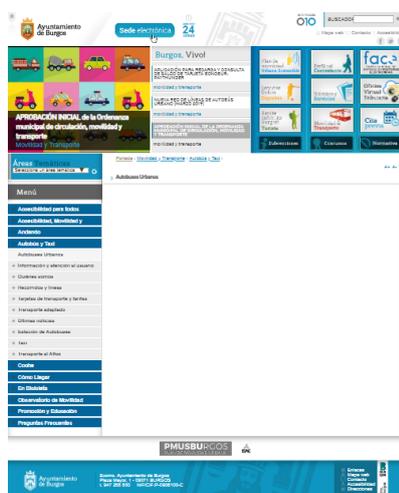
Ante la imposibilidad de abarcar un entorno por completo, en los análisis de espacios se establecen previamente unos usos a analizar según el interés del estudio. Los usos son actividades que se realizan en un entorno. En este estudio se han determinado tres usos diferentes:

- **Evaluación de la página web.** Hoy en día las tecnologías bien utilizadas pueden ser aliadas a la hora de facilitar el acceso a la información. Muchas personas utilizan los teléfonos móviles en su día a día para comunicarse y recibir información y aunque los autobuses urbanos de Soria tienen una aplicación con la información de las líneas, hemos desestimado evaluarla en este estudio porque la mayoría de los usuarios no usan *smartphone* en su día a día. Como sí tienen acceso a ordenadores con internet hemos decidido evaluar previamente la página web para ver si es comprensible y en qué grado puede mejorarse para hacerla más fácil.
- **Las paradas.** En las paradas es donde se concentra la mayor parte de la información sobre las líneas, las paradas que realiza el autobús, los tiempos, transbordo... Por tanto hemos evaluado los diferentes tipos de paradas que hemos encontrado en este estudio.
- **El viaje en autobús.** El trayecto en autobús y los elementos que pueden facilitar la identificación de la parada en la que el viajero se debe parar.

EVALUACIÓN DE LA PÁGINA WEB

El primer paso en el análisis es comprobar si la página web es fácil de encontrar en el buscador para poder acceder a ella. Para ello, algunos buscan “autobuses de Burgos” y otros “autobuses urbanos de Burgos”. El buscador nos da varias opciones, ya que nos presenta una página principal y debajo algunos resultados más específicos.

Algunos usuarios llegan de esta forma directamente a la página donde están las líneas y otros llegan a la página principal. Vamos a comenzar por estos últimos.

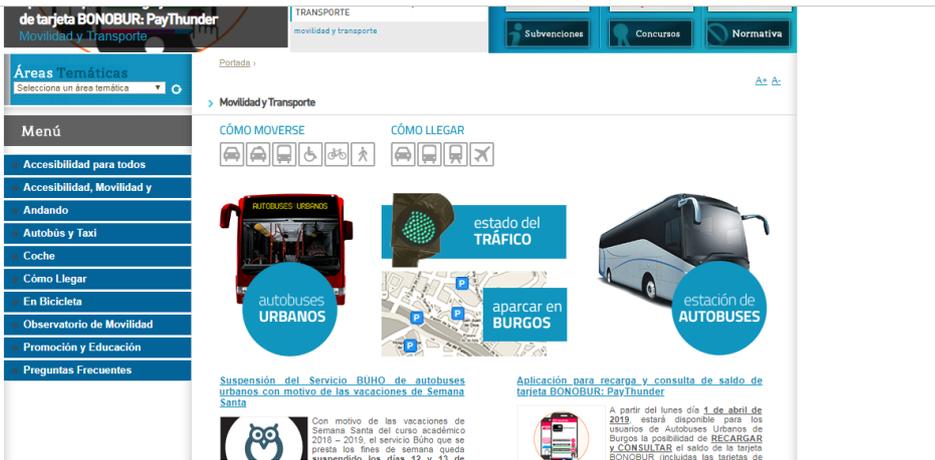


Página principal del Transporte urbano de Burgos

Como refleja la imagen, la parte principal de la página está en blanco y debemos guiarnos por el menú que está a la izquierda. La página tiene un exceso de información en el banner superior e incluso en el menú, lo que dificulta a los usuarios encontrar de manera rápida el apartado que están buscando: las líneas de autobús.

En el menú de la izquierda, los botones azules son las categorías generales y los grises las categorías específicas de cada apartado. Los usuarios no distinguen estas diferencias, por lo que no llegan por sí mismos a las líneas y necesitan ayuda para llegar. Esto provoca frustración y ganas de abandonar la actividad porque el proceso de búsqueda no ha sido fácil.

Cabe destacar, que en caso de que nos metamos directamente en la página web del Ayuntamiento de Burgos y después pinchamos en movilidad y transporte directamente, sí encontramos fotos que nos ayudan a encontrar la información que buscamos, como en el caso de autobuses urbanos.



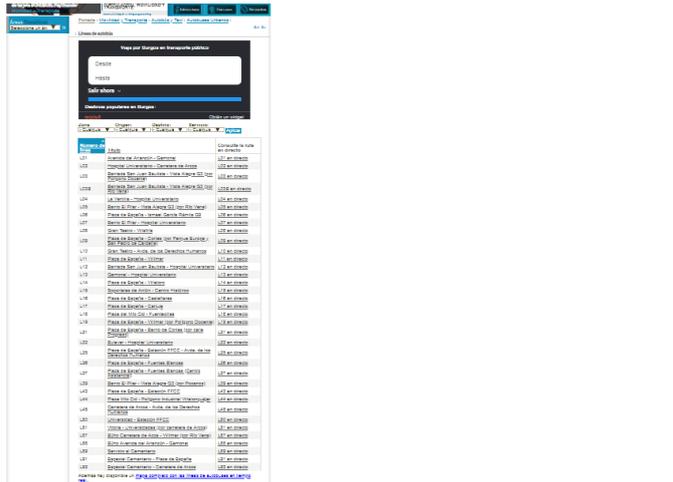
Portada Movilidad y transporte



Portada de recorridos y líneas.

Asesorados por los técnicos, los usuarios pinchan en recorridos y líneas y la siguiente página que les aparece tiene el aspecto de un blog de noticias, con pocas imágenes y mucho texto con un tamaño demasiado pequeño. Vuelven a intentar buscar la información de las líneas pero se pierden porque no es clara.

Además, cuando pinchan en el título que está más destacado “Red de líneas de transporte urbano de Burgos”, vuelven a encontrarse con otra pantalla con texto y sin ninguna imagen o pictograma. Si quisiéramos acceder a las líneas tendríamos que pinchar de nuevo en otro enlace que está insertado en el texto que dice “líneas de autobuses urbanos”. Son demasiados pasos para acceder a la información que estamos buscando por lo que puede ocasionar que el usuario abandone su búsqueda.

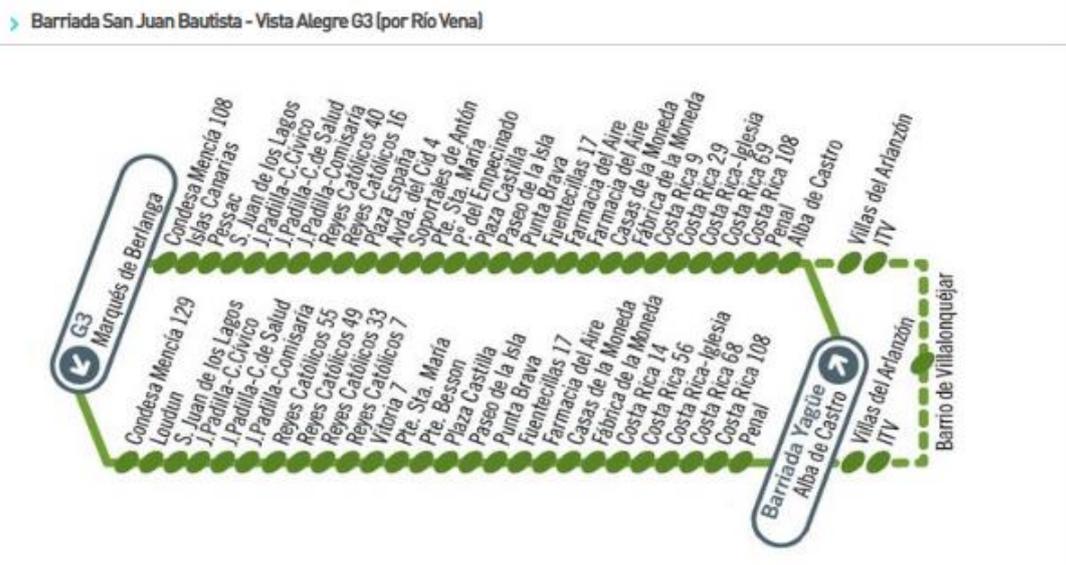


Pantalla donde se recogen todas las líneas de autobús

Con ayuda, entran finalmente en el apartado de la web que están buscando, el de las líneas de autobús. Les pedimos que busquen la línea 3B que es la que vamos a analizar. Como hay muchas líneas y todas están puestas en un listado donde la letra es pequeña y no hay elementos que resalten, les es muy difícil encontrarla. Además se confunden entre la línea 3 y la línea 3B. Cuando la encuentran, la mayoría pincha en el número, pero no está enlazado a ninguna página. Después de un rato y con la ayuda de las profesionales consiguen entrar en la línea que buscaban.

Cuando entramos en el apartado de la línea 3B encontramos información variada:

- El plano
- Información de la línea
- Horario
- Plano interactivo del recorrido



Plano de la línea de autobús 3B de la página web

En la parte de arriba indica el origen y el destino de la parada. El plano es horizontal e incluye todo el recorrido que hace el autobús en ambas direcciones. Los puntos que representan a las paradas están muy juntos y como el plano está en sentido horizontal, los nombres de las paradas se leen en vertical hacia arriba, lo que dificulta la lectura.

Número de línea:
L016

Origen:
Barriada San Juan Bautista

Destino:
G3

Zona:
Zona Sida de los Ríos - Barrio G3
Zona Sur

Horario:
Horarios de Ida (salidas desde Barriada San Juan Bautista antigua Barriada Yagüe)

Laborables y Sábados

- Por el Hospital Universitario - 07.15
- De 08.00 a 22.40 cada 40 minutos (08.00 - 08.40 - 09.20 - 10.00 - 10.40 - 11.20 - 12.00 - 12.40 - 13.20 - 14.00 - 14.40 - 15.20 - 16.00 - 16.40 - 17.20 - 18.00 - 18.40 - 19.20 - 20.00 - 20.40 - 21.20 - 22.00 - 22.40)
- Sólo hasta el centro - 09.45 y 23.10
- Desde el barrio de Vilatorrada - 07.55 - 11.55 - 14.35 - 15.15 - 17.15 - 18.35 - 21.15 - 22.35 - 23.50 (viernes y sábados sólo hasta el centro)

Domingos y Festivos

- Por el Hospital Universitario - 07.15
- De 08.40 a 22.40 cada 40 minutos (08.40 - 09.20 - 10.00 - 10.40 - 11.20 - 12.00 - 12.40 - 13.20 - 14.00 - 14.40 - 15.20 - 16.00 - 16.40 - 17.20 - 18.00 - 18.40 - 19.20 - 20.00 - 20.40 - 21.20 - 22.00 - 22.40)
- Sólo hasta el centro - 23.10
- Desde el barrio de Vilatorrada - 09.55 - 11.55 - 14.35 - 15.35 - 18.35 - 21.15 - 22.35

Horarios de Vuelta (salidas desde el barrio Vista Alegre G3)

Laborables y Sábados

- De 07.20 a 22.40 cada 40 minutos (07.20 - 08.00 - 08.40 - 09.20 - 10.00 - 10.40 - 11.20 - 12.00 - 12.40 - 13.20 - 14.00 - 14.40 - 15.20 - 16.00 - 16.40 - 17.20 - 18.00 - 18.40 - 19.20 - 20.00 - 20.40 - 21.20 - 22.00 - 22.40)
- Sólo hasta el centro - 23.10
- Desde la plaza de España - 09.30 y 07.00
- Hasta el barrio de Vilatorrada - 07.20 - 11.20 - 14.00 - 14.40 (excepto sábados) - 18.00 - 20.40 - 22.00 - 23.30 (viernes y sábados desde la plaza de España)

Domingos y Festivos

- Por el Hospital Universitario - 08.00
- De 08.40 a 22.40 cada 40 minutos (08.40 - 09.20 - 10.00 - 10.40 - 11.20 - 12.00 - 12.40 - 13.20 - 14.00 - 14.40 - 15.20 - 16.00 - 16.40 - 17.20 - 18.00 - 18.40 - 19.20 - 20.00 - 20.40 - 21.20 - 22.00 - 22.40)
- Sólo hasta el centro - 23.10
- Hasta el barrio de Vilatorrada - 09.20 - 11.20 - 14.00 - 18.00 - 19.00 - 20.40 - 22.00

Información de la línea en la página web

Por otro lado, debajo del plano encontramos la información básica de la línea y todos los horarios desde la primera y la última parada. El tamaño de letra es pequeño y al estar escritos en horizontal, a los usuarios les cuesta encontrar cuáles son las próximas horas.

Debajo de los horarios hay dos ficheros adjuntos con el plano de la línea tal y como se presenta en las paradas de los autobuses y una versión de la información de la línea tal y como la vemos en la página para imprimir. Los usuarios no se percatan de que están allí.

Directo ISAE:
<http://autobuses.aytoburgos.es:3000/3>

PMUSBURGOS
PLAN DE MOVILIDAD URBANA

ENCL

Ayuntamiento de Burgos
Excmo. Ayuntamiento de Burgos
Plaza Mayor, 1 - 09001 BURGOS
T. 947 288 800 NIF/CIF P-0906100-C

Enlaces
Mapa Web
Contacto
Accesibilidad
Direcciones

Plano interactivo en la página web

RECOMENDACIONES

- Al ser una página que tiene toda la información del Ayuntamiento, resulta más fácil perderse con tanta información. Lo ideal sería que hubiese una página solo dedicada a los autobuses urbanos de burgos, para evitar ese exceso de información que puede agobiar y provocar que la persona usuaria termine desistiendo de buscar esa información. En caso de no ser posible, recomendamos reducir el número que menús y *cliks* que tenemos que hacer para llegar a la información deseada, en este caso la referida a las líneas y recorridos.
- Utilizar más imágenes o pictogramas para indicar de una manera más visual qué información podemos encontrar en cada apartado.
- Para ver la información de las líneas, sugerimos poner el dibujo de cada línea con el color que esta tiene asociado en los planos y poder pinchar en cualquiera de los dos elementos para acceder a ella (bien sea en el icono o en el texto). Por ejemplo:



Línea 1



Línea 2

- Dar la opción en cada una de las imágenes de poder ampliarlas para poder ver de manera más detallada y grande la información.
- Crear un plano en formato vertical, que permita leer de una manera más cómoda la información, ya que en la web no tenemos limitaciones de espacio.
- Creemos que para muchos usuarios puede ser una ayuda que algunas paradas que están cerca de edificios o lugares de interés incluyan imágenes, para ayudarles a identificarlas.
- Recomendamos que el texto del plano no esté inclinado, sino recto para favorecer su comprensión.
- Sugerimos poner los horarios de una manera más visual y grande y en formato vertical, como si fuera una tabla, ya que como decíamos anteriormente la web no tiene limitaciones de espacio. También recomendamos cambiar la palabra “laborables” por “de lunes a viernes” o en el caso de los horarios, de lunes a sábados”. Ejemplo:

Horarios

Ida (Salida desde Barriada Yagüe)

Lunes a sábado

- 7:15 (por Hospital Universitario)
- 8:00
- 8:40
- 9:20
- 10:00

Domingo

- 7:15 (por Hospital Universitario)
- 8:40
- 9:20
- 10:00
- 10:40

- En el caso de los ficheros adjuntos, recomendamos destacarlos más y cambiar el título de “ficheros adjuntos” por “descárgate el plano y los horarios de la línea en PDF”.

2. EVALUACIÓN DE LAS PARADAS Y EL VIAJE EN AUTOBÚS

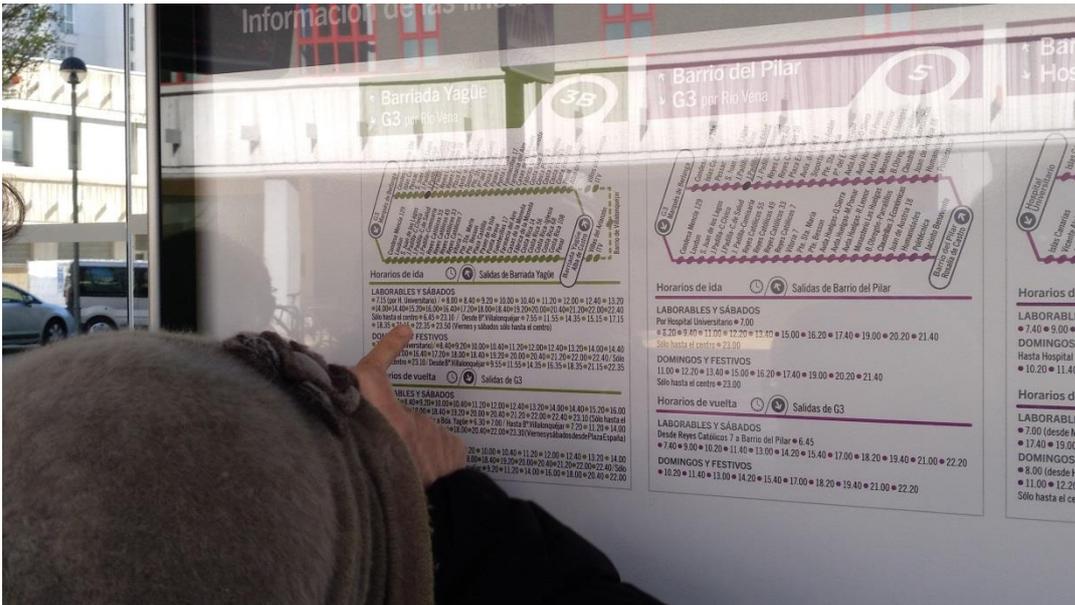
Después de analizar la página web, evaluamos las paradas de autobús de la línea 3B, la más cercana a la asociación Las Calzadas y que más pueden utilizar los usuarios. Cogemos el autobús en la parada Juan de Padilla frente al centro de salud. En esa parada observamos que hay marquesina con información de las líneas y las paradas. Nos a esta y encontramos el plano que nos podemos descargar en la página web, junto con planos de otras líneas que pasan por esa misma parada.



El equipo de evaluación observa el plano en la parada Juan de Padilla frente al Centro de salud

Lo primero que buscamos es la parada en la que estamos. Todas las paradas están muy juntas y nos cuesta encontrarla. Cuando la encontramos, nos damos cuenta de que la parada estaba indicada con un punto negro y con el nombre subrayado, pero nos cuesta saber que eso significa el punto en el que estamos. No reparamos en ello.

El plano está en formato horizontal y los nombres de las calles están escritos de abajo hacia arriba e inclinados, lo que es más incómodo para la lectura.



El equipo de evaluación busca los horarios en el plano.

Lo siguiente que buscamos en los horarios es el próximo autobús. Al igual que sucede en la página web, la información está muy junta y nos cuesta encontrarlo. Además, los horarios que están puestos son los de salida de los autobuses desde Barriada Yagüe, por lo que no sabemos muy bien a qué hora pasará por nuestra parada.

Vemos que hay un panel informativo que nos informa del tiempo que falta para que llegue el próximo autobús, un elemento que valoramos de forma muy positiva porque nos ayuda a saber cuánto tiempo queda para el próximo autobús.



Panel informativo junto a la parada de autobús

Aprovechamos que queda tiempo suficiente para ver la parada que está situada enfrente en el centro de salud. En este caso, sí hay un panel informativo con el tiempo que queda para que los autobuses lleguen, pero no hay información sobre las líneas, por ejemplo el plano. Creemos que sería adecuado que en todas las paradas, aunque no hubiera marquesina, sí se incluyese esa información.



El equipo observando el panel informativo frente al centro de salud.

Volvemos a la parada de inicio pocos minutos antes de que llegue el autobús y montamos. Nuestro destino es la parada Marqués de Berlanga. Observamos que dentro del autobús hay pictogramas informativos que indican, por ejemplo, las zonas reservadas para personas con movilidad reducida.



Entrada al autobús



Pictogramas situados dentro del autobús



Pictogramas situados dentro del autobús



Pictogramas situados dentro del autobús



Pictogramas situados dentro del autobús

Durante el viaje nos fijamos en la pantalla del autobús que hay debajo de la pantalla de “parada solicitada” en las paradas para saber en cuál nos tenemos que bajar, aunque echamos en falta que nos avise mediante voz, ya que es una ayuda importante para todas las personas, ya que cualquiera puede ir distraído y pasarse de parada.



Pantallas informativas en el interior del autobús

Una vez que vemos que en la pantalla aparece el nombre de la parada en la que nos vamos a bajar, apretamos el botón y nos bajamos.

Cuando bajamos vemos que no hay una parada como tal ni un poste, sino que solo hay una señal azul que significa parada de autobuses. Creemos que es útil para los vehículos, pero vemos más adecuado para los peatones que se señalice la parada bien con una marquesina bien con un poste, ya que aunque sea la parada final, es parte del recorrido. Creemos que para la gente que no es de la ciudad o no está acostumbrada a coger el autobús puede ser difícil encontrar esa parada.

En las paradas en las que nos hemos bajado hemos visto que hay marquesinas, paneles informativos con las señales o simplemente señales, pero durante el camino también vemos que algunas paradas tienen postes informativos.

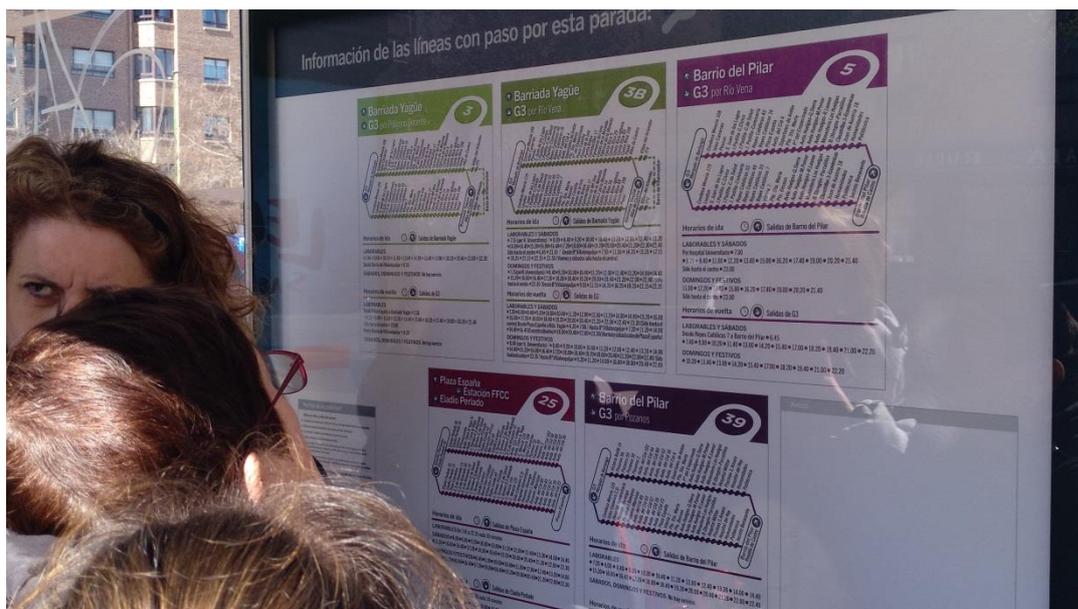


Poste de una parada de autobús

En el poste vemos que arriba está señalizado con un logo que tiene una A y una B, que suponemos que es el de los autobuses de Burgos. La información de las paradas, en este caso, no sigue una asociación por colores y viene solo la información de una dirección de la línea, por su limitación de espacio. En este caso, las paradas sí están en vertical, lo que permite leer mejor. Nos parece que sería útil seguir con la misma asociación por color que existe en las marquesinas, porque es un elemento que facilita la identificación de las líneas. Así mismo, arriba del logo pondríamos un pictograma de autobús para identificar más fácilmente que es una parada de autobús y debajo del logo quizás pondríamos autobuses de Burgos.

Después de habernos bajado en la parada Marqués de Berlanga, el conductor nos informa que para coger el siguiente autobús debemos ir a la siguiente parada que es Condesa Mencía, 129, un dato que desconocíamos, de no ser porque el conductor nos informó.

Caminamos hacia allí y vemos que en esta parada también hay una marquesina y un panel informativo. Junto a este hay una máquina para recargar la tarjeta del autobús. En esta parada paran tanto la línea 3, como la línea 3B. Ambas están asociadas a un color verde muy parecido a la hora de buscar la parada donde nos teníamos que bajar, muchos de los evaluadores se confunden con las dos líneas.



Planos en la parada Marqués de Berlanga – condesa Mencía

Esperamos a que el autobús comience el recorrido y nos montamos de nuevo. Nuestro destino es la parada Juan Padilla – Comisaría. Como es el mismo autobús, el procedimiento es el mismo. Leemos en el panel el nombre de la parada y damos al botón para avisar de que nos queremos bajar.

Por el camino, nos fijamos en las paradas y vemos algunos postes que no tienen información. No sabemos si es porque no pasan autobuses por allí o porque no se ha colocado la información correspondiente.



Poste en una de las paradas de autobús.

Cuando nos bajamos en nuestra parada, vemos que sucede lo mismo que en la anterior parada que nos hemos bajado y es que solo hay una señal de parada de autobús, pero no hay información sobre líneas.

RECOMENDACIONES

La parada

- Recomendamos que todas las paradas tengan un elemento de información sobre las líneas, sea una marquesina o sea un poste.
- En el caso del poste, señalar con un pictograma de autobús que es una parada y poner la información de planos y horarios.

Horarios

- Cambiar la palabra laborales por “De lunes a viernes”.
- Poner los horarios en formato vertical.
- En los casos que sea posible, recomendamos separar el plano de los horarios para poder tener más espacio.
- Si fuera posible, aconsejamos poner los horarios por los que aproximadamente pasa el autobús por cada parada o la frecuencia.

El plano

- Poner las paradas y el plano en formato vertical para facilitar su lectura. Como en las paradas hay más espacio, recomendamos separar los horarios y los planos para tener espacio suficiente y que la información sea más clara.
- Otra recomendación es incluir en las paradas solo la dirección donde está esa parada para evitar confusiones y encontrar rápidamente la parada. En caso de que no fuera posible, recomendamos distinguir de una manera más clara las dos direcciones. Por ejemplo con dos líneas rectas separadas.
- Evitar poner la información en cursiva o de forma inclinada porque dificulta la lectura.
- Recomendamos que se añada en los planos una señalización con un círculo de distinto color y una flecha que ponga: “usted está aquí”, para indicar cuál es la parada en la que estamos en el plano.



- Aconsejamos poner los nombres completos de las paradas, ya que las abreviaturas son difíciles para muchas personas con dificultades de comprensión.
- En el caso de los planos en los postes, recomendamos seguir el mismo código de color que en el resto de paradas con marquesina, ya que facilita el reconocimiento de las líneas.
- Recomendamos que cada línea tenga un número diferente, ya que en el caso de las líneas 3 y 3B es confuso por tener color similar y números parecidos.
- Sugerimos incluir fotos de lugares relevantes (edificios públicos, monumentos, etc.) al lado de algunas paradas ya que puede ayudar a personas que no conocen la ciudad a localizar lugares, a turistas y a personas con dificultades de comprensión.

El autobús

- Avisar mediante voz de las paradas.
- En otros transportes, como el metro, se incluyen avisos luminosos o visuales que ayudan a saber cuál es la siguiente parada. Nos parece un ejemplo de buena accesibilidad cognitiva y lo proponemos para ver si se podría estudiar implementar un sistema similar.



CONCLUSIONES

Este análisis, realizado por personas con discapacidad intelectual, pone de manifiesto la importancia de trabajar en accesibilidad cognitiva para dar acceso a la información y al uso de los servicios en la ciudad.

El transporte es un ámbito fundamental, ya que un transporte fácil de utilizar fomenta la autonomía e independencia de las personas y una información clara puede ayudar a que cada vez más personas se sumen al transporte público en la ciudad.

Además, como ocurre en el resto de la región, hay un porcentaje mayor de población envejecida que puede beneficiarse de las mejoras realizadas en accesibilidad cognitiva.

Con este estudio y a través de las propuestas de mejora recogidas en él esperamos poder aportar ideas para hacer de Burgos un lugar más accesible y también recomendamos continuar con esta línea de trabajo en el futuro y en la implementación de la accesibilidad cognitiva.



5. BIBLIOGRAFÍA

- Plena inclusión (2018). Guía de evaluación de la accesibilidad cognitiva de entornos.
- Brusilovsky File, Berta Liliana (2014). Modelo para diseñar espacios accesibles.
- Fundación ONCE. Vía libre / (Ilunion. Tecnología y accesibilidad) (2017) Metodología de diseño para todos: herramientas para considerar la capacidad cognitiva.
- Larraz Izturiz, C. (2015) Accesibilidad cognitiva. Colección 12 retos, 12 meses. Madrid Ceapat.



C/Juan de Padilla, 4
09006 Burgos
947 22 78 62

www.asociacionlascalzadas.org

