



EL PODER DEL CONSUMIDOR

LOS SISTEMAS BRT NO CUMPLEN EN SU TOTALIDAD CON CONDICIONES PARA FACILITAR EL ACCESO A PERSONAS CON DISCAPACIDAD

- *Línea 5 del Metrobús de la CDMX ofrece las mejores condiciones de accesibilidad en su servicio; el Vivebus de Ciudad Juárez es el peor.*
- *Los sistemas BRT a nivel nacional son **una de las mejores opciones** ante las fallas de la movilidad en las grandes ciudades: EPC.*
- *Estudio de evaluación sobre accesibilidad en BRT de EPC un ejemplo a seguir” señala Tom Rickert, Director Ejecutivo de Access Exchange International uno de los mayores expertos internacionales en accesibilidad.*

Ciudad de México a 20 de julio de 2016.- Las 16 rutas a nivel nacional de los transportes públicos de tránsito rápido (BRT por sus siglas en inglés), dan servicio a más de 3 millones de usuarios, y son **una de las mejores opciones para brindar acceso a las personas con discapacidad o en condiciones especiales, además de ser una de las mejores alternativas para la población en general** ante las fallas de la movilidad en las grandes ciudades. Sin embargo, estas rutas no están cumpliendo al 100% con las condiciones que facilitan el acceso a personas con capacidades diferentes de acuerdo con los resultados del **Diagnóstico de accesibilidad de los sistemas BRT en México**, realizado por El Poder del Consumidor (EPC).

El Diagnóstico de accesibilidad de los sistemas BRT en México, que se realizó por primera vez en el país por una organización social independiente, tiene como objetivo evidenciar las condiciones actuales de elementos y adecuaciones que facilitan la accesibilidad para personas con discapacidad y/o movilidad reducida, para así señalar los sistemas que requieren mejoras para que sean incluyentes. Además de mejorar las condiciones de accesibilidad en las rutas existentes se propone que todos estos sistemas sean incluidos de origen en las nuevas rutas.

El estudio abarcó todas las rutas que se ubican en Ciudad de México, Estado de México, León, Ciudad Juárez, Monterrey, Puebla, Guadalajara, Pachuca y Chihuahua, La metodología de evaluación fue desarrollada considerando los criterios de las normas, manuales y guías nacionales, así como la aplicación de reglamentos y buenas prácticas internacionales en cuanto a la accesibilidad en los sistemas de transporte público en general. La evaluación de las líneas BRT se realizó en campo durante días laborales, en horarios de máxima y mínima demanda.

El Ingeniero Víctor Alvarado, investigador en movilidad en EPC y quien coordinó este **Diagnóstico**, explicó que se contemplaron diversos elementos como un abordaje a nivel de plataforma, acceso peatonal seguro y atractivo, buena información a los pasajeros, estaciones seguras y protegidas, capacidad de atención a usuarios en horas de máxima demanda y una fácil conexión con el entorno urbano y otros modos de transporte, “realizamos una minuciosa evaluación técnica en **cada acceso** de las 16¹ líneas BRT de México a fin de tener los resultados más exactos y así poder hacer las recomendaciones para mejorarlos”.

¹ Para efectos de esta evaluación las 5 líneas que componen el sistema Optibús de León, Gto. se consideraron como una. Ante el hecho de que de sus 62 estaciones cerca del 71% son compartidas, es decir, una estación puede ser parte de dos o tres líneas al mismo tiempo.



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Se detectó una falla general en las 16 líneas BRT, y es que ninguna los vehículos se alinean a distancias menores a 10 cm con respecto a la plataforma, como lo indican las mejores recomendaciones para la operación del transporte público accesible². Este hecho expone a los usuarios al riesgo de accidente al momento de realizar el accenso y descenso de las unidades. Otras omisiones visibles son: Falta de semáforos peatonales con audio de aviso; marca de cruce peatonal alineado con las rampas en banqueta y/o área de espera; ausencia de rutas podo-táctiles junto con placas táctiles. Un elemento a considerar es que en las “horas pico” 11 de las 16 líneas evaluadas ofrecen más del 50 % de su recorrido con una máxima saturación de usuarios.

De acuerdo a los resultados, la mejor línea fue el Metrobús L5 de la Ciudad de México, con un nivel de 83.8% de accesibilidad, le sigue Ecovía de Monterrey con un 78.9%; y el último lugar lo obtuvo el Vivebús Cd. Juárez L1, con calificación no aprobatoria de 41.3%. “Esto nos demuestra que las líneas actuales de BRT, no son 100% accesibles e incluyentes y siguen existiendo áreas de oportunidad para la mejora en los servicios que brindan estos sistemas de transporte rápido”, puntualizó el investigador.

Los resultados completos del nivel de accesibilidad son:

Lugar	Línea	Ciudad	Estaciones	Accesos evaluados	Porcentaje de accesibilidad
1°	Metrobús L5	Ciudad de México	18	32	83.3%
2°	Ecovía	Monterrey	40	40	78.9%
3°	Metrobús L3	Ciudad de México	33	35	73.9%
4°	Metrobús L2	Ciudad de México	36	37	73.7%
5°	Metrobús L1	Ciudad de México	46	56	61%
6°	Vivebús Chihuahua	Chihuahua	43	52	58.4%
7°	RUTA 2	Puebla	34	38	57.1%
8°	Metrobús L4	Ciudad de México	36	66	54.8%
9°	Optibús	León	62	79	54.5%
10°	RUTA 1	Puebla	38	41	54.4%
11°	Tuzobús	Pachuca	30	34	53.5%
12°	Macrobús	Guadalajara	27	50	49.2%
13°	Mexibús L1	Estado de México	24	35	48.7%
14°	Mexibús L3	Estado de México	29	64	47.6%
15°	Mexibús L2	Estado de México	43	44	46.7%
16°	Vivebús Cd. Juárez	Ciudad Juárez	34	44	41.3%

² La distancia para la alineación de autobuses/camiones con respecto a la plataforma se sugiere debe ser menor a 10 cm de acuerdo a las fuentes consultadas:

1. Pautas de accesibilidad para Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Tom Rickert, Pgs. 20 y 21.
2. Guía de Planificación de Sistemas BRT. ITDP, 2010



EL PODER DEL CONSUMIDOR

El Ingeniero Alvarado reconoció que algunos sistemas como el Metrobús de la Ciudad de México se han estado mejorando a fin de tener una mayor accesibilidad para los usuarios. “Hemos observado como a partir de la primera línea se implementaron los botones de aviso para el apoyo de personas con movilidad reducida; en la segunda línea fueron implementados semáforos peatonales con audio así como la colocación de rutas y placas táctiles en beneficio de usuarios con debilidad visual; la tercera colocó pantallas informativas con audio para el público que no perciba la información visual; la cuarta línea buscó tener una mejor conectividad con el entorno urbano y finalmente en la línea cinco vemos todos estos servicios desde el inicio de la operación, con lo que mejora sustancialmente”.

Sin embargo, en el estudio se encontraron que hay sistemas que en lugar de mejorar, tuvieron un retroceso, como el caso de Mexibús, donde la Línea 1 entró en operación con guías táctiles en sus estaciones pero en las rutas 2 y 3 no las incluyó. El Vivebús en Ciudad Juárez se rezagó al no incluir elementos que si cuenta la ruta que corre por la Ciudad de Chihuahua, como son semáforos peatonales con audio, rutas táctiles, cruces seguros y a nivel, así como centros de transferencia modal a nivel entre el acceso a unidades de transporte público y la plataforma.

El estudio concluye que en general los sistemas BRT siguen relegando las condiciones de accesibilidad, sin darles la importancia que se requiere, y entender que un sistema accesible debe permitir al usuario llegar y salir de la estación así como realizar un traslado de forma íntegra, cómoda y segura para llegar a su destino.

Para solucionar esta situación, Víctor Alvarado resalto que es necesario que exista un mismo criterio de construcción y diseño de los sistemas BRT a nivel nacional, a fin de que todos cuenten con las condiciones adecuadas para brindar un servicio confiable, seguro y accesible.

Finalmente, el Poder del Consumidor hizo un llamado a las autoridades responsables de estos transportes, para **atender las omisiones de forma adecuada y a corto plazo**, que se aseguren de no cometer los mismos errores al construir futuras líneas, y para que se asigne a los elementos de accesibilidad el mismo o mayor grado de importancia en la ejecución de los sistemas BRT.

Contacto prensa

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686

Diana Turner cel. 55-8580-6525

Denise Rojas cel. 55-1298-9928