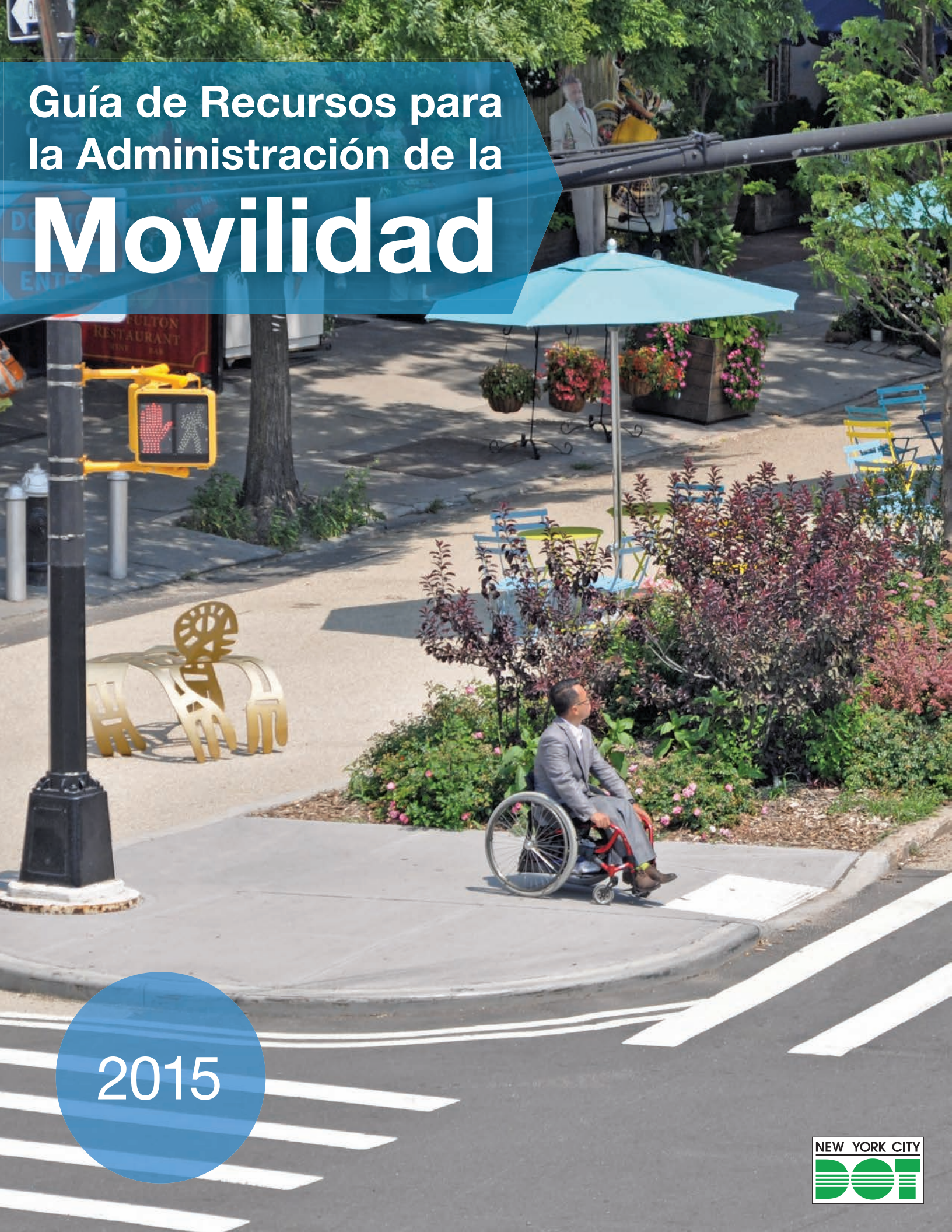


Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad

2015

NEW YORK CITY DOT

7 AV
ONE WAY
NO STANDING ANYTIME
PAPAYA
Open 24 Hours
ATM

Índice

5 ..... **Carta de la Comisionada**
6 ..... **Introducción. Descripción general de la administración de la movilidad**
8 ..... **I. Entorno construido**
22 ..... **II. Perfiles de transporte**
24 ..... Señales Peatonales Accesibles
26 ..... Administración de Paradas de Autobús
28 ..... Programa CityBench
30 ..... Administración de los Permisos de Construcción y Cumplimiento
32 ..... Programa Acceso al Idioma
34 ..... Programa de Administración de la Movilidad
36 ..... Zonas Lentas en los vecindarios
38 ..... Permisos de Estacionamiento
40 ..... Grupo de Proyectos Peatonales
42 ..... Programa Plaza
44 ..... Rutas Seguras de Acceso al Tránsito
46 ..... Calles Seguras para Personas Mayores
48 ..... Ciudad Segura
50 ..... Alcance Comunitario para la Seguridad
52 ..... Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas
54 ..... Servicio de Autobuses Selectos
56 ..... Programa de Aceras
58 ..... Staten Island Ferry
60 ..... Mobiliario Urbano
62 ..... Programa de Señalización Peatonal de WalkNYC
64 ..... **III. Estadísticas demográficas**
68 ..... Personas con discapacidades
70 ..... Personas mayores
72 ..... Población de bajos ingresos
74 ..... Conocimientos limitados de inglés
77 ..... **Carta del analista político acerca de la accesibilidad**
78 ..... Reconocimientos
79 ..... Apéndice
79 ..... Siglas
80 ..... Glosario

NEW YORK CITY
DOT
Department of Transportation

Carta de la Comisionada

Estimados residentes neoyorquinos:

Las calles de la ciudad de Nueva York son una red sólida y siempre cambiante que enlaza a nuestras diversas comunidades. El gobierno de la ciudad de Nueva York se compromete a garantizar que todos los neoyorquinos tengan accesos iguales para llegar a sus comunidades. Esto incluye a las personas con discapacidades y a los personas mayores.

Tengo el agrado de compartir con ustedes esta guía de recursos que el Programa de Administración de la Movilidad del Departamento de Transporte ha preparado con varias agencias de la Ciudad y proveedores de servicio. Ya sea que usted busque información para sí mismo o que haga una consulta para alguien más, esta guía le servirá para ayudarle a conocer los diferentes programas, servicios y oportunidades existentes que pueden mejorar la movilidad y el transporte en la ciudad.

Se dará cuenta de que muchos de los programas que se mencionan en esta guía son el resultado de una petición. Si usted considera que su vecindario se podría beneficiar con uno de estos programas, le recomiendo que inicie un diálogo con la comunidad o comuníquese directamente con el NYC DOT. Espero que esta guía le resulte útil mientras nos esforzamos por mejorar nuestra ciudad para todos los neoyorquinos y los visitantes en todos los vecindarios.

Atentamente,

Polly Trottenberg

En 2012, el NYC DOT inició el Programa de Administración de la Movilidad, que aborda en gran medida las necesidades de las personas con discapacidades y las personas mayores con el fin de encontrar soluciones ingeniosas para el transporte.

Introducción. Descripción general de la administración de la movilidad

Administración de la movilidad, un término popularizado por la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA), es un enfoque integral y estratégico para coordinar y abordar las necesidades de movilidad no satisfechas que empiezan y terminan con el usuario. Esta estrategia la pueden implementar las agencias gubernamentales, los grupos de la comunidad y las organizaciones de defensoría para fortalecer los programas existentes e introducir ideas innovadoras específicas para los sitios y para los usuarios. En todo el país, tanto en las comunidades urbanas como en las rurales, los administradores de la movilidad conciben iniciativas originales que van desde programas de conductores voluntarios hasta tecnologías que conecten a los planificadores y a los clientes.

El Departamento de Transporte de la ciudad de Nueva York (NYC Department of Transportation, NYC DOT) reconoce este enfoque fundamental de la planificación e implementación de proyectos y programas de transporte centrado en la persona. En 2012, el NYC DOT inició el Programa de Administración de la Movilidad, que aborda ampliamente las necesidades de las personas con discapacidades y las personas mayores con el fin de encontrar soluciones ingeniosas para el transporte.

Se ofrecen servicios y programas innovadores, pero no todos los usuarios potenciales los conocen.

La ciudad de Nueva York representa un desafío único cuando se trata de proporcionar oportunidades de movilidad para esta población meta. Aunque la mayoría de la ciudad está saturada con infraestructura de transporte público, no todos los servicios son fáciles de usar para las personas con diversos desafíos de movilidad. Al mismo tiempo, se ofrecen servicios y programas innovadores, pero no todos los usuarios potenciales los conocen. El acceso a esta información es casi tan importante como la misma accesibilidad.

Con el fin de resolver esta discrepancia, se compiló una Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad para educar a los neoyorquinos sobre la infraestructura de transporte, los recursos y los programas existentes que atienden a las necesidades de las personas con discapacidades y de las personas mayores. Se presentan los elementos clave de infraestructura para aumentar el conocimiento del paisaje urbano. Se destaca la información sobre los programas diseñados específicamente para esta población, así como los programas concebidos para todos los usuarios. Finalmente, en esta guía también se incorporan análisis demográficos con el fin de mostrar la concentración geográfica de esta población, así como la concentración de la población de bajos ingresos y de la población con conocimientos limitados de inglés.

Ya sea usted una persona con discapacidades, un trabajador social o un administrador de proyectos de la ciudad, esta Guía de Recursos aspira a informar a todos sobre las amplias opciones de transporte accesible que ofrece esta gran ciudad.

La Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad fue elaborada con el fin de educar a los neoyorquinos sobre la infraestructura de transporte, los recursos y los programas existentes que atienden a las necesidades de las personas con discapacidades y de las personas mayores.

I. Entorno construido

I.

Las calles de la ciudad de Nueva York han cambiado significativamente para ofrecer una gama de servicios únicos y para mejorar la seguridad de todos los usuarios.

El propósito de este capítulo es introducir los elementos clave de infraestructura que conforman el paisaje urbano de la ciudad de Nueva York. Durante los últimos años, las calles de NYC han cambiado significativamente para ofrecer una gama de servicios únicos y para mejorar la seguridad de todos los usuarios. La mayor parte de esta infraestructura, si no toda, afecta en alguna medida a los peatones con discapacidades y a las personas mayores cuando viajan. Esta información aporta mayor claridad sobre las novedades que se encuentran en las calles de NYC, así como su funcionalidad y la importancia de cada uno de estos elementos clave. Los siguientes ejemplos resaltan varios de estos elementos de infraestructura, con imágenes del antes y después, las cuales sirven de comparación. Cabe notar que existen muchos más enfoques en estos ejemplos que los que se destacan, para evitar repetición. Además, no todos los elementos se instalan al mismo tiempo, ya que los proyectos del NYC DOT se completan en fases que dependen de la factibilidad y de las necesidades de la comunidad. Los siguientes son elementos de infraestructura destacados:

- **Señales peatonales accesibles**
- **Carril para bicicletas**
- **Carril exclusivo para autobuses**
- **Parada de autobús**
- **CityBench**
- **CityRack**
- **Franjas de advertencia detectable**
- **Demarcadores flexibles**
- **Bloques de granito y maceteros**
- **Extensión de la medianera**
- **Bahía de giro**
- **Señales peatonales con cuenta regresiva**
- **Plaza peatonal**
- **Rampa peatonal**
- **Isla de seguridad peatonal**
- **Carril protegido para bicicletas**
- **Cruce escolar**
- **WalkNYC**

Al entender la importancia de estas piezas de infraestructura, los usuarios, los defensores y los planificadores podrán seguir trabajando juntos para mejorar el paisaje urbano y para ofrecer mayor accesibilidad para todos en los años próximos.

START CROSSING
Watch For Vehicles
DON'T START
Finish Crossing If Started
DON'T CROSS
TO CROSS
PUSH BUTTON
2

ANTES

DESPUÉS
1
2
3
4
BUS ONLY

BX

Webster Ave cerca de E. Tremont St, Bronx

Los elementos incluyen:

- Carril exclusivo para autobuses
- Señales peatonales accesibles
- Rampa peatonal
- Parada de autobús con refugio

Antes

Antes de la construcción del corredor para Servicio de Autobuses Selectos de Webster Avenue en 2013, la calzada tenía cuatro carriles anchos con las marcas mínimas y sin vías claras para que cruzaran los peatones. Los autobuses locales usaban cualquier carril.

En el 2013, la calzada tenía cuatro carriles anchos con las marcas mínimas y sin vías claras para que cruzaran los peatones.

Después

1. **Carriles exclusivos para autobuses**
   Los carriles exclusivos para autobuses se encuentran cerca del bordillo o del carril de estacionamiento. Los carriles se pintan con pintura color terracota rojo oscuro, con marcas blancas con la leyenda ”BUS ONLY” (AUTOBUSES SOLAMENTE).

2. **Señales peatonales accesibles**
   Las señales peatonales accesibles, o APS, son dispositivos conectados a los postes de señales peatonales que se encuentran cerca de los cruces y sirven para ayudar a que los peatones que no pueden ver la señal de caminar sepan cuando pueden cruzar. Estos dispositivos ofrecen información en formatos no visuales, como señales sonoras, mensajes de voz y superficies vibradoras, para indicar a los peatones cuándo está encendida la señal de “caminar”. Puede encontrar más información acerca del programa APS del DOT en la página 24.

3. **Rampa peatonal**
   Una rampa peatonal es una pequeña rampa que se integra a la acera para ofrecer una transición suave a la calzada, principalmente para personas con problemas de movilidad. La mayoría de las rampas también incluyen franjas de advertencia detectable que sirven para indicarles a los peatones que están a punto de entrar en la calzada.

4. **Parada de autobús con refugio**
   El diseño, la fabricación, instalación y mantenimiento de las paradas de autobús con refugio en la ciudad de Nueva York están a cargo de una empresa privada. Todas las paradas de autobús con refugio ofrecen asientos. Puede encontrar más información acerca del programa de mobiliario urbano del DOT en la página 60. En la página 54 puede encontrar más información sobre las paradas de autobús con refugio del Servicio de Autobuses Selectos.

2
3

ANTES
BUS

DESPUÉS
THE SMOKE JOINT
DO NOT
ENTER
1
2
3
4

BK

South Elliot Pl en Fowler Square, entre Lafayette Ave y Fulton St, Brooklyn

Los elementos incluyen:

- Plaza peatonal
- Bloques de granito y maceteros
- Demarcadores flexibles
- CityBench

Antes

Antes de que el DOT se asociara con Fulton Area Business Alliance para construir una plaza en el 2012, una sección de una sola cuadra de la calle tenía marcas claras, pero no era aprovechada por los vehículos.

Después

Las plazas peatonales convierten los espacios desaprovechados de las calzadas para uso peatonal.

1. **Plaza peatonal**
   Las plazas peatonales convierten los espacios desaprovechados de las calzadas para uso peatonal mediante la redefinición de la línea del bordillo usando las marcas de la calle y un tratamiento de grava o de pintura para superficie. En la plaza peatonal se observan frecuentemente asientos informales, con mesas móviles y sillas instaladas en ese espacio. Por lo general, un socio comunitario se encarga del mantenimiento de los asientos. Para obtener más información acerca del Programa Plaza del DOT, consulte la página 42.

2. **Bloques de granito y maceteros**
   Los bloques de granito y los maceteros delimitan el perímetro de las plazas peatonales para que actúen no solo como un elemento estético sino también como un elemento amortiguador entre el espacio de la plaza y los vehículos en movimiento. Los bloques de granito son de forma rectangular y ofrecen asientos informales e indicaciones direccionales para las personas con discapacidad visual.

3. **Demarcadores flexibles**
   Los demarcadores flexibles son generalmente postes blancos de plástico que sirven de amortiguadores entre dos medios de transporte. De forma similar a los bloques de granito y a los maceteros, estos elementos normalmente delimitan el perímetro de una plaza peatonal o de la extensión de un bordillo para evitar que los vehículos y los ciclistas entren en este espacio.

4. **CityBench**
   Un CityBench es un banco urbano que puede solicitar el público en general en la ciudad de Nueva York. Los bancos son duraderos y podrían tener o no tener respaldo (tal como se ve en la imagen de la plaza). Estos bancos se pueden observar en las plazas, en las paradas de autobús o alrededor de otros centros que atienden a personas mayores, como por ejemplo centros para personas mayores y centros de atención médica. Para obtener más información acerca del Programa CityBench, consulte la página 28.

3

ANTES

DESPUÉS
1
2
3

MN

1st Ave en E 110th St (Tito Puente Way), Manhattan

Los elementos incluyen:

- Isla de seguridad peatonal
- Franjas de advertencia detectable
- CityRack

Antes

Antes de las mejoras urbanas en 1st Avenue en E 110th Street, los cruces en las calles estaban a grandes distancias y las marcas de los cruces y de los carriles estaban descoloridas. También había un carril para bicicletas en el lado oeste de la calle.

Después

Las islas de seguridad ofrecen a los peatones espacio para que esperen a la mitad del camino cuando cruzan una calle.

1. **Isla de seguridad peatonal**
   Estas islas urbanas ofrecen espacio a los peatones para que esperen a la mitad del camino cuando cruzan una calle. Esto acorta la distancia de cruce y reduce el tiempo de exposición de los peatones a los vehículos que realizan giros. Las islas de seguridad pueden tener un árbol para embellecer el diseño del corredor. Las islas tienen regularmente un corte para el paso de peatones y por lo tanto no se necesitan las rampas.

2. **Franjas de advertencia detectable**
   Las franjas de advertencia detectable incluyen pequeñas superficies redondeadas en elevación, conocidas también como “domos truncados” que pueden verse o pueden sentirse. Esto ofrece una indicación para que las personas con deficiencias visuales estén conscientes de la presencia de un peligro (por ejemplo, el ingreso a un carril de tránsito) y por lo general se encuentran en los lugares en donde hay cruces peatonales designados en las calzadas.

3. **CityRack**
   CityRack del DOT son los soportes para el estacionamiento gratuito de bicicletas de la Ciudad. Los soportes, fabricados con metal fundido, son redondos con una barra horizontal. Estos soportes promueven el estacionamiento de bicicletas en áreas designadas en lugar de hacerlo en otras estructuras de la acera, como postes de luz y árboles.

ONE WAY
3

ANTES

DESPUÉS
SCHOOL
ONE WAY
1
2
3

MN

Adam Clayton Powell Jr. Blvd y 113th St, Manhattan

Los elementos incluyen:

- Carril para bicicletas
- Cruce escolar
- Extensión de la medianera

Antes

Antes de que el DOT tomara medidas para calmar el tráfico en Adam Clayton Powell Jr. Blvd en el 2012, el corredor era notoriamente peligroso, con vehículos viajando a altas velocidades y haciendo cambios peligrosos de carril.

Antes del 2012, el corredor era notoriamente peligroso para los peatones.

Después

1. **Carril para bicicletas**
   Un carril para bicicletas es un espacio en la calzada destinado al uso exclusivo de los ciclistas. Los carriles para bicicletas se ubican regularmente entre los carriles de estacionamiento y los carriles de tráfico y organizan la calzada haciendo que los ciclistas sean más visibles para los automovilistas y ayudando a calmar el tráfico. Los carriles tienen generalmente cinco pies de ancho.

2. **Cruce escolar**
   A diferencia de los diseños estándar para cruces que tienen dos líneas paralelas, un cruce escolar se asemeja a una escalera y alerta a los automovilistas de un cruce peatonal, lo cual aumenta la seguridad del peatón. Estos cruces se ubican cerca de escuelas públicas y privadas y se colocan en los lugares recomendados para que crucen los niños.

3. **Extensión de la medianera**
   Una extensión de la medianera proporciona espacio adicional para que los peatones esperen cuando crucen una calle. Debido a que normalmente está prohibido estacionarse en las áreas adyacentes a la medianera, la extensión de la medianera permite que los conductores tengan una mejor línea de visualización. También reduce la distancia de los cruces peatonales, de forma similar a las extensiones de bordillo, más comunes. Frecuentemente se construyen de materiales temporales y se pintan de beige antes de que se construyan en concreto, algunos años más tarde. El tránsito vehicular y de ciclistas está prohibido en estas áreas.

1

ANTES
U-HAUL

DESPUÉS
1
2
ONLY
ONE WAY

MN

2nd Ave en 18th St, Manhattan

Los elementos incluyen:

- Bahía de giro/Zona de confluencia
- Carril protegido para bicicletas

Antes

Antes de la construcción de las mejoras para las bicicletas y otras mejoras urbanas en el 2010 y el 2013, la calzada tenía cuatro carriles para el tránsito vehicular y carriles de estacionamiento en ambos lados.

Después

La bahía de giro está diseñada para que los automovilistas que giran cedan el paso a los ciclistas antes de que ingresen en la zona de confluencia.

1. **Carril protegido para bicicletas**
   Los carriles protegidos para bicicletas están separados físicamente del tránsito vehicular, a menudo mediante el uso de vehículos estacionados u otros elementos de diseño. Los carriles protegidos pueden ser de una vía o de dos vías y, normalmente, están pintados de verde para resaltar la seguridad del ciclista.

2. **Bahía de giro/Zona de confluencia**
   La bahía de giro está diseñada para que los automovilistas que hacen giros cedan el paso a los ciclistas antes de que ingresen en la zona de confluencia. Esto permite que los ciclistas y automovilistas maniobren en según sea necesario. Gracias a que así se elimina el tener que adivinar si el automovilista va a hacer un giro, esto ayuda a evitar conflictos de giro. Además, las líneas de visualización se mejoran para todos los que están o se acercan a la intersección, ya que está prohibido estacionarse a alrededor de 100 pies de la intersección. Las bahías generales de giro pueden estar a la par del bordillo en una calle de una vía o en medio de la calzada en una calle de dos vías.

12
1

1

Midtown
East
Empire State Building
Herald Square
Port Authority Bus Terminal
Penn Station
East
Koreatown
Herald Square
Midtown
Garment District
Penn Station
Uptown
You
Downtown
2

NYC

Elementos adicionales de infraestructura

Varias mejoras a la infraestructura del DOT se instalaron como programas independientes y no se incluyen necesariamente en un proyecto de intersección o de corredor. A continuación se destacan dos de estos elementos: las señales peatonales con cuenta regresiva y los tótems WalkNYC.

Una señal peatonal con cuenta regresiva informa visualmente a los peatones el tiempo que falta para que puedan cruzar.

Estos mapas ofrecen direcciones cardinales básicas, así como la ubicación de los centros públicos más importantes.

Los elementos incluyen:

1. **Señales peatonales con cuenta regresiva**
   Una señal peatonal con cuenta regresiva informa visualmente a los peatones el tiempo que falta para que puedan cruzar la calle. Estas señales mejoran la seguridad al proporcionar información a los peatones para que decidan si es seguro cruzar o si deben esperar hasta la siguiente fase de la señal. Estas señales de cuenta regresiva se instalaron en los cinco municipios a lo largo de los principales corredores y de los lugares con alta incidencia de choques contra peatones.

2. **WalkNYC Totem**
   Un tótem de WalkNYC forma parte del sistema de señalización peatonal de la ciudad de Nueva York. Con la primera instalación en el 2013, estos mapas ofrecen direcciones cardinales básicas, así como la ubicación de los centros públicos más importantes, como las entradas del metro y los museos dentro de un radio corto. Existen tres tótems principales (área, carril y vecindario) que varían en tamaño dependiendo de la disponibilidad de espacio. El ancho varía desde un pie seis pulgadas hasta cuatro pies dos pulgadas, siendo la altura entre ocho pies tres pulgadas y ocho pies siete pulgadas. Para obtener más información acerca del Programa de Señalización Peatonal de WalkNYC del DOT, consulte la página 62.

II. Perfiles de transporte

Los programas y servicios de transporte existen en respuesta a las necesidades de la población cambiante.

Perfiles de transporte

Al igual que el paisaje urbano siempre cambiante de la ciudad, la región de la ciudad de Nueva York continúa diversificándose, tanto en población como en servicios. En consecuencia, los programas y servicios de transporte se encuentran disponibles en respuesta a las necesidades de la población cambiante.

La siguiente sección profundiza en los programas y en los servicios de transporte, con un enfoque en la movilidad y la accesibilidad para sus usuarios.

La siguiente sección explica los programas y servicios de transporte administrados por el NYC DOT, enfocándose en la movilidad y la accesibilidad para sus usuarios. El propósito de esta sección es informar a los usuarios de estos programas y proporcionarles información sobre cómo acceder a ellos para mejorar su experiencia de transporte. Varios programas se dirigen al público en general mientras que otros abordan específicamente las necesidades de las personas con discapacidades y de las personas mayores. Es importante resaltar que muchos de estos programas deben ser solicitados; por lo tanto, depende del público ayudar a que las agencias identifiquen las necesidades. Se hicieron todos los esfuerzos posibles para asegurarse de que la información presentada en esta sección sea lo más exacta posible.

Fecha de lanzamiento:
2011

Perfil del programa del NYC DOT: **Señales Peatonales Accesibles**

Las señales peatonales accesibles (Accessible Pedestrian Signals, APS) son dispositivos que se conectan a los postes de señales peatonales con el fin de ayudar a que los peatones ciegos o con deficiencias visuales puedan cruzar la calle. Estos dispositivos ofrecen información en formatos no visuales, como señales sonoras, mensajes de voz y superficies vibradoras, para indicarles a los peatones con deficiencias visuales cuándo está encendida la fase "caminar" en una intersección determinada. Al modelo actual también se le puede ajustar el volumen de acuerdo al nivel de ruido ambiental en las áreas adyacentes. De conformidad con lo que establece la Ley local 21 de 2012, el NYC DOT ha instalado cada año unidades APS en otras 25 intersecciones. La nueva Ley Local 216 entrará en vigencia el 1 de enero de 2016 y requiere que el NYC DOT instale anualmente unidades APS en 75 intersecciones. Al momento en que se elabora este documento, hay unidades APS instaladas en 99 intersecciones de toda la ciudad.

Elegibilidad

La instalación de APS se realiza en respuesta a una solicitud de la comunidad, así que cualquier solicitud para una intersección será revisada, evaluada y calificada por el programa APS tomando en cuenta la presencia de tránsito fuera de las horas pico, los patrones de señales de tránsito actuales y la complejidad de la geometría de la intersección, incluida la distancia de cruce. Actualmente se han clasificado más de 400 intersecciones y un inspector experto en señalizaciones ha llenado un formulario de prioridad para cada cruce.

Dato curioso: La primera señal peatonal sonora de la ciudad de Nueva York se instaló en Queens en 1957.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El programa APS ha trabajado en estrecha colaboración con la Oficina del Alcalde para Personas con Discapacidades (Mayor's Office for People with Disabilities, MOPD) y con organizaciones que defienden los derechos de las personas con deficiencias visuales. Todos los años se han llevado a cabo varios talleres y reuniones para formular estrategias para el mejoramiento y las prioridades del programa APS. Con el fin de mejorar consistentemente el programa APS, los gerentes del proyecto reconocen que es esencial tener un diálogo continuo con los grupos de defensoría.

La mejor forma de comunicarse con APS

Para encontrar más información sobre este programa y para ver una lista completa de las APS en toda la ciudad de Nueva York, puede visitar: www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/accessiblepedsignals.shtml.

Para solicitar una APS, en el sitio web mencionado anteriormente encontrará el enlace para escribirle a la Comisionada. Debe incluir la intersección que le interesa y cualquier otra información que pueda ser de utilidad para justificar esa intersección, esto incluye la proximidad a un centro que atiende a personas con deficiencias visuales. Si se descompone una APS, llame al 311 inmediatamente e indique que la señal es una señal peatonal accesible "accessible pedestrian signal".

DON'T START
Finish Crossing
If Started
FLASHING
STEADY
DON'T CROSS
PUSH BUTTON
TO CROSS

Dispositivo
de señal
sonora

Fecha de lanzamiento:
1991

Perfil del programa del NYC DOT: **Administración de Paradas de Autobús**

La Unidad de Administración de Paradas de Autobús (Bus Stop Management) es responsable de la creación, modificación y el mantenimiento de las estaciones de autobús y de las áreas de estacionamiento de autobuses. Esta unidad también emite los permisos de las paradas de autobús en toda la ciudad para las empresas de autobús interurbanas, como Megabus y BoltBus. La infraestructura incluye la señalización reglamentaria de Parada de autobús, no detenerse (Bus Stop No Standing) en las paradas de autobús, los paneles de rutas/destino/ubicación y los soportes de la parada de autobús. El cuadro informativo Guide-A-Ride que se encuentra en el poste de la parada de autobús está dentro de la jurisdicción de la Autoridad de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Authority, MTA).

Dato curioso: Hay aproximadamente 15,560 paradas de autobús en toda la ciudad.

Paradas designadas Access-A-Ride

Además de las paradas de autobús de la MTA de la ciudad de Nueva York, la Administración de Paradas de Autobús determina la factibilidad de las paradas Acces-A-Ride designadas. Estas paradas se encuentran normalmente en centros para personas mayores, hospitales y nuevos centros que atienden a personas con discapacidades. Cualquier petición de reubicación, remoción y adición deberá presentarse ante la MTA. Aunque se toma en cuenta la demanda de la parada, la seguridad es la prioridad principal para asegurarse de que la ubicación es factible.

Dato curioso: La Administración de Paradas de Autobús fue establecida originalmente en 1980 como el Programa Guide-A-Ride del Departamento de Servicios Generales de NYC.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Cuando se trata de hacer cambios importantes en el servicio de la MTA, la MTA se dirige a las juntas comunitarias y al público en general. Si se hace el cambio en una ruta del Servicio de Autobuses Selectos entonces el grupo de Desarrollo de Tránsito del NYC DOT se comunicará con las juntas comunitarias y la comunidad en general. La Administración de Paradas de Autobús del NYC DOT se coordina con otras agencias y trabaja de la mano con la MTA para reubicar las paradas de autobús de la ciudad o las paradas Acces-A-Ride designadas, ya sea de forma temporal o permanente. Esta unidad también trabaja con el Departamento de Parques para cortar los árboles cerca de las paradas de autobús y trabaja con el NYC DOT cuando se deben reubicar paradas de autobús, parquímetros, etc.

La mejor forma de comunicarse con la Administración de Paradas de Autobús

En casos de falta de mobiliario urbano, como una señal, un poste o paneles informativos relacionados con rutas o destinos, puede comunicarse con la Unidad de Administración de Paradas de Autobús llamando al 311. Si desea presentar una solicitud para reubicar una parada de autobús o una parada Access-A-Ride designada, comuníquese con la junta comunitaria de su localidad o con los funcionarios electos quienes se comunicarán a su vez con Relaciones con el Gobierno y la Comunidad de la MTA.

NO
STANDING
6AM - 9:30AM
MON THRU FRI
QM24
QM25
ONE WAY

NO STANDING
ACCESS-A-RIDE
AAR
Whitehall St/
Bowling Green

NO STANDING
Greenpoint
B48
Classon Av &
St Johns Pl

Fecha de lanzamiento:
2012

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa CityBench**

El programa CityBench es una iniciativa para aumentar la cantidad de lugares públicos para sentarse en las calles de Nueva York. El NYC DOT instala bancos atractivos y duraderos en toda la ciudad, particularmente en las paradas de autobús, en las áreas comerciales y en las áreas con altas concentraciones de personas mayores. Estos bancos, que vienen con o sin respaldo, pretenden mejorar la calidad de vida tanto para los pasajeros como para los peatones, además de conectar a las comunidades y promover la sostenibilidad.

Este programa responde principalmente a las solicitudes, así que cualquier persona puede llenar un formulario de solicitud, ya sea en la web o en papel, y un miembro del personal de CityBench determinará si el sitio es elegible para la instalación de un banco. El proceso completo tarda alrededor de tres meses, pero podría tardar más o menos tiempo dependiendo de algunos factores, incluido el apoyo de juntas comunitarias locales y propietarios de edificios adyacentes.

Dato curioso: Este es uno de los únicos programas que instalan solamente bancos en ciudades en todo el mundo. Su reputación en general es extremadamente positiva.

Elegibilidad

El programa se enfoca, entre otras cosas, en las paradas de autobús que no satisfacen los requisitos de refugio peatonal; las áreas alrededor de proyectos y programas del NYC DOT, como Servicio de Autobuses Selectos (Select Bus Service, SBS); Distritos de Mejoramiento Comercial (Business Improvement Districts, BIDs), corredores comerciales, centro para personas mayores, centros comunitarios de atención médica (community health centers, CHC), centros municipales, como bibliotecas y centros de tránsito intermodal.

Los sitios se investigan, por lo general, de acuerdo al orden en que fue recibida la petición. En todos los casos, el NYC DOT mantendrá en las aceras los caminos despejados necesarios para los peatones y seguirá todas las reglas aplicables relacionadas con la distancia respecto a otras estructuras sobre el nivel del terreno. No se investigarán los sitios que no cumplen con estos criterios.

Estrategias actuales de alcance comunitario

En coordinación con el Departamento para Personas Mayores (Department for the Aging) de la ciudad de Nueva York, el Programa de Calles Seguras para Personas Mayores del NYC DOT y el Programa de Administración de la Movilidad, el programa actualmente se enfoca en los centros para personas mayores y en los centros de cuidado diurno para adultos de la ciudad de Nueva York a través de presentaciones y material de alcance comunitario. Los gerentes de proyectos también trabajan en estrecho contacto con las juntas comunitarias para autorizar rápidamente las ubicaciones de los bancos y también para difundir información sobre el programa.

La mejor forma de comunicarse con CityBench

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/citybench. También se puede comunicar con CityBench enviando un correo electrónico a citybench@dot.nyc.gov o llamando al 212-839-6569.

30% off

Perfil del programa del NYC DOT: **Administración de los Permisos de Construcción y Cumplimiento**

Dentro del NYC DOT existen dos unidades que administran el proceso de concesión de permisos de construcción y el cumplimiento que podría afectar a los peatones: Oficina de Mitigación y Coordinación de la Construcción (Office of Construction Mitigation and Coordination, OCMC) e Inspección de Autopistas y Control de Calidad (Highway Inspection and Quality Assurance, HIQA). La OCMC es responsable de emitir más de 150 tipos diferentes de permisos de construcción de aceras y calzadas para servicios públicos, contratistas, agencias gubernamentales y propietarios. En promedio se emiten alrededor de 400,000 permisos al año, muchos de los cuales afectan la ruta de los peatones.

Dada esta gran cantidad de permisos, la HIQA del NYC DOT vela por el cumplimiento de las leyes y reglamentos para los trabajos de construcción en las aceras, calzadas y autopistas de la Ciudad. Esto lo realiza principalmente a través de inspecciones, en donde más de 100 inspectores del NYC DOT verifican que las obras cumplan con las condiciones del permiso y emiten infracciones cuando los permisos no cumplen con las leyes y reglamentos.

Dato curioso: Los inspectores de cumplimiento del NYC DOT trabajan las 24 horas del día, los siete días de la semana, incluidos los veranos y los días festivos, para garantizar que se respete la seguridad en las obras en construcción.

Elegibilidad

Para cumplir con los requisitos de accesibilidad de las obras de construcción, se deben seguir las especificaciones del NYC DOT. En primer lugar, se debe colocar la señalización apropiada, mantener despejadas las aceras peatonales e instalar adecuadamente todas las pasarelas y rampas temporales. El NYC DOT sugiere que se llame al 311 para informar sobre obras en construcción, inaccesibles o peligrosas, en una calle, acera o calzada. De ser posible, se recomienda enviar una foto dentro de las 12 horas inmediatamente después de haber visto el lugar por medio de 311 en línea (www1.nyc.gov/apps/311universalintake/form.htm?serviceName=DOT+Sidewalk+Blocked+Construction) para ayudar a que los inspectores identifiquen rápidamente el problema y lo corrijan, si es necesario.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Antes de que se emitan los permisos de construcción, el NYC DOT y los contratistas correspondientes se identifican y se coordinan con los centros cercanos que puedan verse afectados por la construcción. Los centros incluyen: escuelas, hospitales y centros para personas con deficiencias visuales. Por ejemplo, los contratistas pueden ponerse de acuerdo con los directores del sistema de escuelas públicas para identificar cuál es la mejor hora del día y la mejor época del año para trabajar en una construcción en los alrededores del centro escolar.

La mejor forma de comunicarse con la Administración de Permisos de Construcción y Cumplimiento

Para obtener más información sobre este los permisos de construcción y cumplimiento, visite www.nyc.gov/permits o www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/hiqa.shtml. Si tiene preguntas sobre los permisos puede llamar a la Oficina de Permisos del NYC DOT al 212-839-2265.

Para verificar el estado de los permisos de construcción activa en las calles, visite www.nycstreets.net.

NYC DO

Fecha de lanzamiento:
2008

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa Acceso al Idioma**

La ciudad de Nueva York tiene una población rica en diversidad de culturas. Alrededor de un tercio de su población necesita servicios de idioma para acceder a la información y a los servicios del NYC DOT. El programa acceso al idioma del NYC DOT ofrece acceso significativo a aquellos neoyorquinos que no dominan el inglés. Además, ya que aproximadamente el 50 por ciento de la población de la ciudad de Nueva York habla en casa otro idioma que no es el inglés, estos neoyorquinos también se benefician con el Programa Acceso al Idioma.

El NYC DOT ofrece a los neoyorquinos acceso al idioma al proporcionar el contenido traducido en diversos canales de comunicación. Algunos incluyen:

- Correspondencia
- Volantes y postales
- Folletos
- Avisos de reuniones y talleres
- Sitio web del NYC DOT
- Formularios en línea
- Presentaciones
- Boletines informativos
- Avisos publicitarios

Dato curioso: Desde el 2009, más de 4,000 neoyorquinos han llamado o se han presentado en el centro de servicios públicos del NYC DOT y han hablado con un intérprete de idiomas.

El NYC DOT también ofrece servicios de interpretación de idiomas que incluyen el lenguaje de señas americano. Los neoyorquinos pueden llamar o presentarse al centro de servicios públicos del NYC DOT y solicitar un intérprete de idiomas para presentar una solicitud de información o servicios.

Hay más de 100 intérpretes de diferentes idiomas disponibles sin costo alguno. Los idiomas más comunes que se solicitan son:

1. español
2. chino
3. ruso
4. coreano
5. bengalí
6. polaco
7. criollo haitiano
8. árabe

Estrategias actuales de alcance comunitario

El DOT trabaja con el Departamento de Planificación de la Ciudad (NYC Department of City Planning) para mantenerse actualizado en cuanto a la información demográfica cambiante de la ciudad de Nueva York. Los servicios de acceso al idioma se ajustan para satisfacer las necesidades de las diversas y crecientes poblaciones de todas las comunidades en toda la ciudad (Consulte la gráfica circular, “Personas según sus conocimientos de inglés, ciudad de Nueva York, 2012” Oficina de Censos de EE. UU.). Los gerentes de proyectos del NYC DOT también utilizan servicios de acceso al idioma para traducir, no solo sus presentaciones, sino una gran variedad de otro tipo de contenido, especialmente los que se mencionan en esta Guía de Recursos.

La mejor forma de comunicarse con Acceso al Idioma

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/about/dot_lap.shtml. Para solicitar una traducción o un intérprete de idiomas, puede enviar un correo electrónico a languageaccess@dot.nyc.gov. También puede llamar al 311 para solicitar un intérprete de idiomas o para solicitar documentos del DOT en otros idiomas. Cualquier persona que desee "Escribirle al Comisionado" podrá hacerlo en cualquiera de 8 idiomas (español, ruso, chino, coreano, criollo haitiano, italiano, polaco y bengalí), visitando el sitio web de DOT: www.nyc.gov/html/dot/html/contact/contact.shtml

For translated NYC DOT documents, Visit our website: **www.nyc.gov/dot** or Call 311

Para documentos traducidos del NYC DOT, visite nuestro sitio web: **www.nyc.gov/dot** o llame al 311 (Spanish)

для получения переведенных документов NYC DOT посетите наш сайт: **www.nyc.gov/dot** или звоните 311 (Russian)

若欲获取翻译版的 NYC DOT 文档，请访问我们的网址 **www.nyc.gov/dot** 或拨打311 (Chinese)

Fecha de lanzamiento:
2012

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa de Administración de la Movilidad**

El Programa de Administración de la Movilidad (Mobility Management Program, MMP) del NYC DOT procura coordinar y mejorar las oportunidades de transporte para las personas que tienen discapacidades, las personas mayores y las poblaciones de bajos ingresos. Esto incluye varios métodos, entre otros:

- Desarrollo de recursos y herramientas para los gerentes de proyectos y la comunidad;
- Esfuerzos de coordinación de la administración de la movilidad en toda la ciudad e
- Identificación de las estrategias para mejorar los servicios de transporte.

Este enfoque integral y estratégico beneficia a la comunidad y a los gerentes de proyectos al mejorar la comunicación y la colaboración entre la agencia y la comunidad atendida. Además de elaborar la Guía de Recursos, a continuación se presentan otras iniciativas de MMP.

Conferencia Anual de la Administración de la Movilidad

La Conferencia Anual de Administración de la Movilidad reúne a los gerentes de movilidad, capacitadores de viajes, proveedores de transporte, administradores de proyectos, funcionarios de gobierno y defensores de toda la región para mostrar soluciones innovadoras para abordar las necesidades de movilidad de las personas que tienen discapacidades, las personas mayores y las poblaciones de bajos ingresos. Los temas anteriores han incluido estrategias de asociación, mejoras en la infraestructura para peatones y tecnología de pasajes electrónicos.

Dato curioso: En la Conferencia de Administración de la Movilidad del 2013, los asistentes recopilaron más de 50 definiciones de Administración de la Movilidad.

Talleres de capacitación para viajes

El MMP convoca periódicamente a los capacitadores de viajes y a los especialistas en orientación y movilidad conjuntamente con los directores de proyectos de agencias para discutir los proyectos que afectan a los individuos con discapacidades que pueden viajar de forma independiente. Estas instrucciones permiten a ambas partes intercambiar una provechosa cantidad de información que pueden llevar a sus respectivas agencias u organizaciones. Los temas de los talleres han incluido del Servicio de Autobuses Selectos y la accesibilidad de las obras en construcción.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Las asociaciones con la comunidad son un componente vital del MMP. A menudo el Programa se reúne con organizaciones comunitarias, tales como los centros para personas mayores, los proveedores de servicios en la comunidad y los programas diarios de habilitación para entender los problemas existentes y buscar posibles soluciones a los mismos. La coordinación con otras agencias de gobierno también mejora las oportunidades de esta población.

La mejor forma de comunicarse con el Programa de Administración de la Movilidad

Para obtener más información sobre este programa, visite www.DOTmobility.nyc. También puede llamar al 212-839-3260 o escribir un correo electrónico a MobilityManagement@dot.nyc.gov.

Fecha de lanzamiento:
2011

Perfil del programa del NYC DOT: **Zonas Lentas en los vecindarios**

Las Zonas Lentas en los vecindarios son programas comunitarios que reducen la velocidad máxima de 25 mph a 20 mph y agregan medidas de seguridad a un área seleccionada con el fin de cambiar el comportamiento de los conductores. Este tipo de programa de zonas lentas difiere del programa del NYC DOT de zonas lentas en calles principales. En este programa, la versión del vecindario depende de una solicitud y reduce los límites de velocidad en un área completa del vecindario en lugar de en un solo corredor. El objetivo primordial de este programa es disminuir los casos y la gravedad de los choques en estos vecindarios. Las zonas lentas también buscan mejorar la calidad de vida al reducir el tránsito de paso y el ruido del tránsito en vecindarios residenciales.

Estas zonas se establecen en áreas pequeñas y autónomas que consisten principalmente de calles locales. Las marcas y señalizaciones de entrada se instalan en las intersecciones adecuadas para anunciar la presencia de una Zona Lenta y para alertar a los conductores sobre los límites más bajos de velocidad.

Elegibilidad

Las zonas lentas se implementan en áreas con bajos volúmenes de tránsito en donde la reducción de la velocidad máxima no ocasionaría congestionamiento de tránsito. El proceso de solicitud es altamente competitivo, habiendo elegido 13 zonas en el año 2012-2013 del programa, y 16 zonas fueron seleccionadas en el segundo período de solicitud del 2013.

Cuando se solicita una Zona Lenta, los solicitantes deben tener claramente definida el área del vecindario, normalmente entre 0.20 y 0.30 millas cuadradas, que no tenga calles principales dentro de los límites.

Dato curioso: El Programa de Zonas Lentas ya convirtió 65 millas de calles residenciales en zonas de 20 MPH.

La prioridad de las solicitudes se establece de acuerdo a los choques y si las zonas incluyen escuelas, centros de cuidado infantil y prekínder. Además, la presencia de un centro para personas mayores es un elemento clave para dar prioridad en la selección de zonas. Una carta de apoyo de un centro cercano también podría ser valiosa. Se recomienda que algún grupo comunitario, incluidos los centros para personas mayores y las organizaciones que atienden a personas con discapacidades y a personas mayores, presente la solicitud cuando comience el próximo proceso de recepción de solicitudes.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Los gerentes de proyectos de las Zonas Lentas mantienen contacto con las juntas comunitarias para solicitar la participación y para ofrecer información sobre el programa. Si un grupo comunitario está interesado en conocer más acerca del programa o si desea enviar una solicitud para una Zona Lenta en el próximo período de recepción de solicitudes, se le recomienda que se comunique con el programa Zonas Lentas para solicitar una presentación.

La mejor forma de comunicarse con Zonas Lentas

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/slowzones o envíe un correo electrónico a slowzones@dot.nyc.gov.

SPEED
LIMIT
20
SLOW
ZONE
SPEED
LIMIT
20
SLOW
ZONE

SPEED
LIMIT
20
SLOW
ZONE

Fecha de lanzamiento:
1964

Perfil del programa del NYC DOT: **Permisos de Estacionamiento**

La Oficina de Estacionamiento del NYC DOT es responsable de la emisión de una gran variedad de permisos para ayudar a que las personas con discapacidades se trasladen en la Ciudad. Esto incluye los permisos de estacionamiento del Estado y de la Ciudad para personas con discapacidades, además de los permisos de estacionamiento en la calle para organizaciones sin fines de lucro que ofrecen servicios de transporte. Este último permiso permite que los vehículos registrados con la organización tengan privilegios para detenerse estacionar por un tiempo limitado en zonas de carga y en parquímetros.

Permisos del estado de Nueva York. Lanzamiento en 1978

Las personas podrían ser elegibles para obtener una etiqueta colgante de estacionamiento para discapacitados del estado de Nueva York si son residentes de la ciudad de Nueva York y tienen una discapacidad de movilidad, ya sea temporal o permanente, que califique y sea certificada por un médico o podiatra certificado en el estado de Nueva York. Este cartel es válido en cualquier parte del estado de Nueva York en donde haya espacios designados para el estacionamiento de personas con discapacidades. En la ciudad de Nueva York, todos estos espacios designados se encuentran fuera de las calles, como en estacionamientos en centros comerciales y en garajes de estacionamiento.

Permisos de la ciudad de Nueva York. Lanzamiento en 1964

Para calificar para un cartel de permiso de estacionamiento emitido por la Ciudad para personas con discapacidades, la persona debe cumplir con los siguientes requisitos:

- Debe requerir el uso de un vehículo privado para su transporte y
- Debe tener una discapacidad grave y permanente que le impida la movilidad, certificada por su médico personal y por un médico de la ciudad de New York designado por el Departamento de Salud y Salud Mental (DOHMH).

Tanto los residentes como los no-residentes de la ciudad de Nueva York califican para este permiso. Este tipo de cartel le permite a las personas estacionarse en la mayoría de los bordillos de las calles de la Ciudad, esto incluye:

- Todas las Zonas de No parking (No estacionar) (excepto los lugares de paradas de taxis);
- Los espacios “No parking” (No estacionar) y “No standing” (No detenerse) autorizados para médicos, prensa, diplomáticos y agencias gubernamentales;
- Parquímetros sin pagar y
- Zonas de estacionamiento comercial, excepto por los horarios con restricción especificados.

Estos permisos se renuevan anualmente. Podría ser necesario que la persona deba volver a ser evaluada por un médico certificado del DOHMH.

Dato curioso:
En el 2013, el centro de llamadas de la Oficina de Estacionamiento del NYC DOT atendió 124,000 llamadas relacionadas con permisos de estacionamiento.

Permiso de estacionamiento anual en calle. Lanzamiento en 1992.

Con el fin de que una organización sin fines de lucro sea elegible para obtener un cartel de permiso de estacionamiento en la calle, las tareas que realice el vehículo deben estar relacionadas con la misión de la organización, y esto incluye, aunque no se limita, al transporte para personas con discapacidades, a la entrega de productos y servicios a las personas sin hogar y al transporte de alimentos para personas confinadas en casa o ancianos.

Estrategias actuales de alcance comunitario

La Oficina de Estacionamiento (Bureau of Parking) posee un centro de llamadas designado para tramitar las solicitudes de diversos tipos de permisos de estacionamiento. Esto incluye responder a preguntas sobre tipos de servicios, proceso de renovación, estado de la solicitud y cambio de un vehículo.

La mejor forma de comunicarse con la Oficina de Estacionamiento

Para obtener más información sobre permisos de estacionamiento, visite www.nyc.gov/DOT o llame al 718-433-3100 o al TTY 212-504-4115 en horarios de trabajo. En cualquier otro horario, puede llamar al 311.

Fecha de lanzamiento:
Década de 1990

Perfil del programa del NYC DOT: Grupo de Proyectos Peatonales

El Grupo de Proyectos Peatonales (Pedestrian Projects Group, PPG) trabaja para transformar las calles de la ciudad de Nueva York con el fin de mejorar la seguridad peatonal, aumentar la accesibilidad y mejorar el medio ambiente. El equipo de planificadores e ingenieros diseña e implementa proyectos a corto plazo usando mano de obra interna y materiales temporales, además trabaja en proyectos de capital a largo plazo usando materiales permanentes. Un proyecto PPG típico trae como resultado cruces más pequeños y directos, mayor uso del espacio público, y aceras cómodas y seguras.

Dato curioso: El equipo PPG está conformado por personas con una diversa gama de experiencia profesional, que incluye a ingenieros, planificadores y diseñadores urbanos.

Elegibilidad

Cualquier intersección o corredor que imponga un desafío para los peatones podría ser un proyecto potencial de PPG. Muchas ubicaciones de proyectos surgen de las solicitudes de la comunidad para mejoras a la seguridad peatonal, a menudo en lugares donde hay un gran número de choques peatonales o lugares con geometría irregular que puede conducir a largos cruces y corredores extremadamente anchos.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El alcance comunitario de todos los proyectos del PPG incluye presentaciones a juntas comunitarias que están abiertas al público y, ocasionalmente, recorridos o talleres con los miembros de la comunidad.

Durante el año pasado, el PPG ha trabajado con la Coalición de Peatones para Calles Accesibles y Seguras (Pedestrians for Accessible and Safe Streets, PASS), que vela por los derechos de las personas con deficiencias visuales, en espacios peatonales de funcionamiento provisional. El PPG también ha trabajado con consultores para llevar a cabo talleres y recorridos, para desarrollar y probar las soluciones, y para informar sobre los resultados.

La mejor forma de comunicarse con PPG

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrian_projects.shtml. También puede comunicarse con el comisionado del distrito municipal del NYC DOT o con la junta comunitaria local.

Fecha de lanzamiento:
2008

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa Plaza**

El Programa Plaza de la Ciudad de Nueva York (NYC Plaza Program) es un programa competitivo de la Ciudad en el cual socios no lucrativos solicitan al DOT permiso para transformar las calles desaprovechadas de sus vecindarios y convertirlas en espacios dinámicos y seguros para los peatones. El DOT selecciona las solicitudes de plazas según la capacidad de mantenimiento del socio, el apoyo comunitario, la proximidad a los comercios y al transporte y el impacto mínimo a la red de movilidad. En particular, el DOT da prioridad a los sitios de vecindarios que no cuentan con espacios abiertos, que tengan población con niveles de ingresos bajos a moderados, y que necesitan mejoras en la seguridad. Las plazas incluyen una diversidad de servicios públicos diseñados para los usuarios de todas las edades y capacidades, y están diseñadas para satisfacer la capacidad del socio de mantenimiento local. Los servicios pueden incluir una variedad de asientos formales e informales, pavimento, árboles y otras plantas, iluminación, bebederos e infraestructura para eventos. Las plazas mejoran la seguridad, el acceso al transporte y la actividad económica. Además apoyan el orgullo y el desarrollo del vecindario.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Los proyectos de plaza se desarrollan en estrecha colaboración con socios no lucrativos y la comunidad, por medio de una serie de talleres públicos. El DOT usa varias formas de medios de comunicación social y carteles tradicionales para pedirles sus comentarios a las personas interesadas del vecindario. A menudo, las plazas del DOT se implementan con materiales provisionales. Estas plazas hechas con materiales provisionales, fáciles de instalar, permiten que los vecindarios empiecen a usar el espacio público mientras el DOT monitorea la actividad e incorpora las lecciones aprendidas al diseño permanente de la plaza. El DOT no avanza en ninguno de los proyectos de plazas hasta que exista una resolución de apoyo de parte de la junta comunitaria local.

Dato curioso: Los bloques de granito usados en plazas de materiales provisionales son piezas recicladas del viejo Willis Ave Bridge.

La mejor forma de comunicarse con el Programa Plaza

Para obtener más información sobre este programa y para averiguar cuándo empezará el Programa Plaza a recibir solicitudes, visite www.nyc.gov/plazas. Si tiene alguna pregunta, envíe un correo electrónico a plazas@dot.nyc.gov.

PEARL ST

Fecha de lanzamiento:
2007

Perfil del programa del NYC DOT: **Rutas Seguras de Acceso al Tránsito (SRT)**

El Programa de Rutas Seguras de Acceso al Tránsito (Safe Routes to Transit, SRT) busca mejorar la movilidad peatonal y de los automovilistas alrededor de las entradas del metro y de las paradas de autobús con el fin de hacer más fácil y más conveniente el acceso al transporte masivo. Existen tres subcategorías para esta iniciativa:

- Paradas de autobús debajo de El (estructuras de trenes elevados)
- Aceras para autobuses
- Interfaz metro/acera

El SRT se inició como una iniciativa PlaNYC y actualmente está terminando la última ubicación prioritaria que queda de ese informe. El programa abordará luego problemas señalados mediante solicitudes a fin de identificar las mejoras potenciales en los cinco municipios.

Dato curioso:
Las columnas de soporte de acero evitan que los autobuses se paren junto al bordillo, forzando a las personas a abordar desde la calzada; El Programa de Paradas de autobús debajo de El mitiga este problema.

Elegibilidad

Para el programa SRT califica cualquier lugar en el que la red de peatones no permita la movilidad para acceder al transporte masivo. Se dio prioridad predominantemente a las ubicaciones en donde se usan grandes cantidades de tarjetas magnéticas MetroCard de tarifas reducidas, además de los lugares con gran historial de choques contra personas con discapacidades y personas mayores.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Durante la fase de diseño e implementación, el SRT trabaja en conjunto con las juntas comunitarias, los gerentes de proyectos del DOT y otras agencias de la ciudad. Pero, debido a que el programa ahora responde a las solicitudes, los grupos comunitarios se pueden comunicar con el SRT para hablar sobre posibles sitios para SRT. El Programa de Administración de la Movilidad del DOT trabajará en estrecho contacto con la comunidad para determinar también los lugares futuros adecuados para SRT.

La mejor forma de comunicarse con SRT

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/safertstransit.shtml. También puede comunicarse con los comisionados municipales del DOT para sugerirles las posibles ubicaciones SRT.

NO STANDING
BX1/2
Riverdale/
Kingsbridge Heights
W Mosholu Pky S &
Paul Av
ANTES

NO STANDING
BX1/2
Riverdale/
Kingsbridge Heights
W Mosholu Pky S &
Paul Av
DESPUÉS

RESTAURANT
LAUNDROMAT
CONSTRUCTION CORP.
347-386-8001
ANTES

ONE WAY
HUB
The spot for savings
Freeman St
Station
Manhattan & Brooklyn
2
5
DESPUÉS

Fecha de lanzamiento:
2008

Perfil del programa del NYC DOT: **Calles Seguras para Personas Mayores (SSFS)**

El Programa Calles Seguras para Personas Mayores (Safe Streets for Seniors, SSFS) es una iniciativa de seguridad peatonal para neoyorquinos mayores de edad. El programa estudia la información sobre choques y luego desarrolla e implementa medidas de mitigación para mejorar la seguridad de las personas mayores y de otros peatones, así como para todos los usuarios de las calzadas de la ciudad de Nueva York.

Desde el lanzamiento del programa, el NYC DOT ha abordado temas de seguridad peatonal para la persona mayor en 25 Áreas Enfocadas en los Peatones Mayores de Edad (Senior Pedestrian Focus Areas, SPFA) en los cinco municipios. El DOT evalúa las condiciones de los peatones desde la perspectiva de la persona mayor y hace cambios que incluyen, entre otros:

- Aumentar los tiempos de caminar en los cruces peatonales para adaptarse a las personas que caminan más lentamente;
- Construir islas de seguridad peatonal;
- Ensanchar los bordillos y las medianeras;
- Estrechar calzadas e
- Instalar nuevos controles y señales de parada.

Elegibilidad

Las SPFA se designan marcando en un mapa los lugares donde hubo lesiones graves y muertes de peatones mayores de edad en los últimos cinco años a fin de identificar las áreas con mayor número de casos. El DOT trabaja luego con sus comisionados municipales para reforzar los límites específicos de estas áreas.

Del 2012 al 2013, el DOT amplió el programa para incluir 12 áreas nuevas. Estas se identificaron utilizando metodología similar a la usada para las áreas originales, pero además incluyeron otras variables, como la ubicación de generadores de viajes para personas mayores, la concentración de los centros para personas mayores, y la ubicación de viviendas para personas mayores.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Después de identificar los vecindarios con problemas de seguridad, SSFS se comunica con la junta comunitaria local para tener un acercamiento con los comités de Transporte y Personas Mayores. Los gerentes de proyecto de SSFS trabajan además en estrecha colaboración con los centros para personas mayores, normalmente junto con las iniciativas de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad del DOT.

La mejor forma de comunicarse con SSFS

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/safeseniors.shtml. También puede comunicarse con su comisionado municipal de DOT o con la junta comunitaria local.

Dato curioso: La FHWA recientemente definió al SSFS como un estudio de caso ejemplar para las Comunidades Habitables. De hecho, la ciudad de Nueva York es la única ciudad grande que cuenta con este tipo de programa.

DOT Toolbox

Fecha de lanzamiento:
1989

Perfil del programa del NYC DOT: **Ciudad Segura**

Ciudad Segura es un programa de seguridad de tránsito para escolares que utiliza la simulación de una calle de la ciudad de Nueva York para enseñarles de forma práctica a los niños acerca de la seguridad en el tránsito. Existen tres ubicaciones de Ciudad Segura en tres municipios; sin embargo, atienden a los alumnos de las escuelas de los cinco municipios.

Además, Acceso a Ciudad Segura, ubicado en Upper Manhattan, acomoda a los jóvenes mayores y a los adultos con discapacidades y les enseñan usando un programa de estudios diseñado para la población con necesidades especiales.

Las ubicaciones actuales de Ciudad Segura son:

- En Manhattan: 672 West 158th Street
- En Staten Island: Michael J. Petrides Education Complex en 715 Ocean Terrace
- En el Bronx: 837 Brush Avenue, en Lafayette Avenue y Westchester Creek

Dato curioso: Ciudad Segura atiende entre 19,000 y 22,000 niños anualmente, funciona los 12 meses del año, en todas las condiciones climáticas y en todas las estaciones.

Elegibilidad

Los estudiantes, normalmente de tercer grado, son los principales actores en Ciudad Segura. No obstante, el programa también está disponible para los adolescentes de las 75 escuelas de distrito del Departamento de Educación de la ciudad de Nueva York, los centros diurnos de rehabilitación para jóvenes con discapacidades y para las personas mayores de los centros para personas mayores o de centros de atención diurna para personas mayores.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Debido a la gran población que es elegible para este programa, Ciudad Segura da prioridad a “escuelas meta”, las cuales se actualizan cada año de acuerdo a los datos estadísticos de choques y lesiones. Adicionalmente, el alcance comunitario también se hace si la escuela pública no ha asistido a una sesión de Ciudad Segura en más de dos años o si el DOT está implementando actualmente mejoras en las calles de las áreas adyacentes a la escuela.

Para grupos de personas que no están en edad escolar, los participantes pueden solicitar una sesión directamente a la División de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad. Específicamente, el mejor momento para participar, dada la alta demanda de las escuelas, es de mediados de marzo a mediados de abril, debido a los exámenes escolares y los días festivos, durante el verano, y en septiembre y octubre, cuando el año escolar recién empezó.

La mejor forma de comunicarse con Ciudad Segura

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/about/safety-city.shtml. También puede llamar directamente al 212-839-4750. Asimismo es bienvenido el trabajo voluntario como pasantes en Ciudad Segura; normalmente se aceptan estudiantes de secundaria o de la universidad.

ONE WAY
SAFETY CITY
SIGNAL

WOODHULL WAY
ONE WAY
EXIT
STOP
LOOK
LISTEN
YIELD
TO
PEDESTRIAN
IN
CROSSWALK
STOP
Safety
Education

Perfil del programa del NYC DOT: **Alcance Comunitario para la Seguridad**

El programa de Alcance Comunitario para la Seguridad es parte de la División de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad que trabaja directamente con la comunidad, principalmente con centros para personas mayores y centros de cuidado diurno para personas mayores, en temas de seguridad peatonal.

Existen diversas sesiones para los grupos comunitarios, estas incluyen una sesión de 45 minutos sobre seguridad peatonal. Hay otra sesión que coordina con Calles Seguras para Personas Mayores para identificar los problemas en el entorno construido y luego proponer y posiblemente implementar mejoras para la seguridad, todo esto mientras trabaja en colaboración con las otras comunidades de personas mayores a las que atiende. Durante esta sesión se realizan encuestas sobre la caminabilidad, en estas las personas mayores pueden informar sobre los cruces inaccesibles y pueden dar sugerencias para la ubicación de un CityBench. Los comentarios aportados por la comunidad durante estas sesiones y en las encuestas sobre la caminabilidad se distribuyen luego al personal correspondiente de las agencias para que analicen y determinen la factibilidad de la implementación.

Dato curioso: El Programa de Alcance Comunitario para la Seguridad realiza programas de teatro residencial en los centros para personas mayores en donde se reúnen semanalmente para ensayar un kit de seguridad, un canto, un baile o para hacer obras de teatro sobre la seguridad.

Elegibilidad

Cualquier grupo o centro comunitario que atienda actualmente a personas mayores está invitado a comunicarse con el Programa Alcance Comunitario para la Seguridad para solicitar una sesión. Los centros de personas mayores que se encuentren dentro de un radio de un cuarto de milla de un Área Enfocada en Peatones Mayores de Edad (Senior Pedestrian Focus Area, SPFA) tienen prioridad, pero cualquier organización es elegible para participar.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El Programa de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad trabaja en colaboración con los gerentes del proyecto del NYC DOT y con el Departamento para Personas Mayores de la ciudad de Nueva York para identificar centros en los cinco municipios que puedan beneficiarse de estas sesiones. El Programa de Alcance Comunitario para la Seguridad está siempre interesado en trabajar con nuevos centros y ha trabajado recientemente con áreas residenciales para personas mayores y con centros de cuidado diurno para adultos a fin de obtener comentarios sobre el entorno circundante construido.

La mejor forma de comunicarse con el Programa de Alcance Comunitario para la Seguridad

Para obtener más información sobre este programa o para solicitar una sesión, llame al 212-839-4750.

Fecha de lanzamiento:
2000

Perfil del programa del NYC DOT: **Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas**

La Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas utiliza elementos de ingeniería, en coordinación con educación y cumplimiento, para mantener y mejorar calles seguras en los alrededores de más de 1,700 escuelas públicas y privadas de educación primaria, educación media y secundaria en toda la ciudad. Esta oficina cumple con su misión por medio de varios programas e iniciativas que incluyen:

- Programa de Prioridad Escolar
- Zonas Lentas
- Señales
- Marcas
- Mapas

Junto con el rediseño de las calzadas y las medidas para calmar el tráfico, otro enfoque clave para la misión de Seguridad en Escuelas es a través del Programa "Rutas Seguras de Acceso a las Escuelas", que se enfoca en el mejoramiento de la seguridad en las escuelas de mayor número de choques. Uno de los principales objetivos del programa, promulgado por la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte (Federal Highway Administration, FHWA) de los Estados Unidos, es capacitar e incentivar a los niños, incluidos aquellos con discapacidades, para que caminen o vayan en bicicleta a la escuela. Como parte de este programa, Seguridad en Escuelas elaboró un mapa de Seguridad de Tránsito Escolar en donde se puede observar la red de calzadas que rodea a la escuela, con marcas para la infraestructura de seguridad para el tránsito que incluyen cruces escolares designados. Puede acceder a este mapa en www.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/schoolmaps.shtml.

Elegibilidad

La Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas es responsable de las escuelas públicas I, parroquiales o privadas certificadas por la Universidad del Estado de Nueva York, con por lo menos 250 estudiantes inscritos. La asistencia debe ser a tiempo completo en un horario entre las 7:00 a. m. y las 6:00 p. m., cinco días a la semana. Las escuelas del Distrito 75 y otras escuelas del Departamento de Educación de la ciudad de Nueva York que atienden a estudiantes con discapacidades que cumplen con estos requisitos son elegibles para presentar una solicitud. Si una escuela no cumple con estos criterios, los Ingenieros de Municipio del DOT pueden mejorar la seguridad en el área adyacente. La mayoría de las ubicaciones se atienden por solicitud y la prioridad depende de las necesidades críticas. Esto puede incluir las ubicaciones con numerosos choques y los lugares con condiciones peligrosas.

Dato curioso: Entre el 2009 y el 2013, Ingeniería para la Seguridad en Escuelas ha realizado aproximadamente: 41,400 señales; 4,500 marcas y 1,475 mapas de rutas seguras para ir a la escuela en toda la ciudad.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Seguridad en Escuelas trabaja muy de cerca con la escuela y la comunidad para tratar problemas de seguridad. Esto incluye, por lo general, reuniones con directores y con la Asociación de Padres y Maestros (PTA). Al mismo tiempo que se realizan los cambios reales de estructura, Seguridad en Escuelas trabaja con la Unidad de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad para cultivar un enfoque inclusivo de entornos seguros para las escuelas.

La mejor forma de comunicarse con la Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas

Para obtener más información sobre este programa o para solicitar mejoras de seguridad cerca de una escuela, puede comunicarse con la Oficina del Comisionado municipal del NYC DOT o puede llamar al 311.

SCHOOL
SPEED
LIMIT
20
WHEN
FLASHING

BROOKLYN'S BEST BUYS
435-7107
SCHOOL BUS
SCHOOL BUS

Fecha de lanzamiento:
2008

Perfil de transporte del NYC DOT: **Servicio de Autobuses Selectos (SBS)**

La asociación del NYC DOT y la Autoridad Metropolitana de Transporte, Tránsito de la ciudad de Nueva York (MTA NYCT), creó Servicio de Autobuses Selectos (Select Bus Services, SBS), un servicio de autobús nuevo e innovador diseñado para reducir los tiempos de recorrido y aumentar el nivel de comodidad de los clientes. Las mejoras para este sistema incluyen carriles dedicados para autobuses, cobro de tarifa fuera del vehículo y prioridad en las señales de tránsito que permiten que este servicio funcione de forma similar al sistema de metro; estos elementos aplican los principios de "Aubotuses de Tránsito Rápido" (Bus Rapid Transit, BRT) de manera que sean adecuados para las calles de la ciudad de Nueva York.

El SBS también tiene varias consideraciones de diseño para la accesibilidad, que incluyen

- De ser posible, las plataformas de carga se diseñan para que estén a un nivel más elevado que los bordillos, para facilitar el abordaje, especialmente para los pasajeros que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad;
- Las máquinas de cobro están capacitadas para emitir anuncios sonoros para las personas con deficiencias visuales. En las máquinas de cobro de MetroCard, puede conectar sus audífonos y presionar el botón de inicio en el centro. En las máquinas de monedas, el audio se activa automáticamente después de que el usuario conecta los audífonos y
- Cuando es posible, las franjas de advertencia detectable se encuentran a todo lo largo de la plataforma del autobús para notificar que una persona podría detenerse o estar caminando a menos de dos pies del borde de la plataforma.

Dato curioso: Alrededor de 200,000 personas se benefician de un servicio de autobús más rápido en toda la ciudad de Nueva York gracias al sistema SBS.

Elegibilidad

El proceso de selección para SBS incluye, generalmente, varios talleres públicos y reuniones de las juntas comunitarias a lo largo del corredor propuesto. Se selecciona un corredor en específico a partir varios factores, entre ellos: los comentarios del público, los beneficios en general y la compatibilidad de instituir una ruta a lo largo del corredor.

Estrategias actuales de alcance comunitario

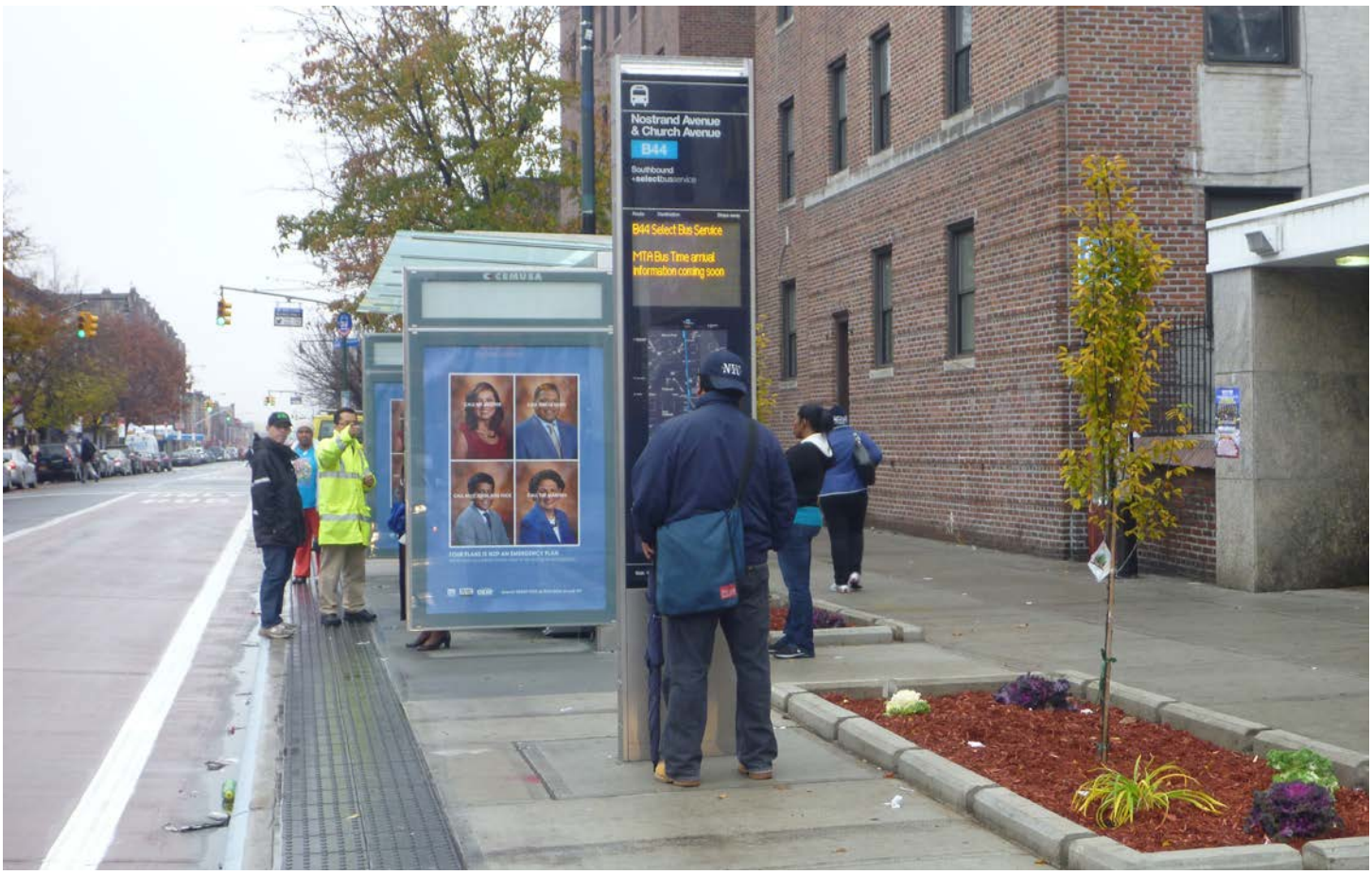
Cuando se planea y se diseña una nueva ruta de SBS, se toma muy en cuenta el trabajo con grupos comunitarios relacionado con las necesidades y las posibles soluciones. Para cada ruta se establece un Comité de Asesoría Comunitaria (Community Advisory Committee, CAC), que podría incluir a funcionarios electos, a líderes de las juntas comunitarias, representantes de organizaciones cívicas, a grupos de vecinos, incluidos los centros para personas mayores y las instituciones importantes alrededor del corredor para que asesoren respecto del diseño de la ruta.

Los gerentes de proyecto de SBS también han trabajado con el Comité de Coordinación del Cumplimiento del NYCT y con el Consejo Asesor de Personas Mayores para hablar sobre las mejoras en el sistema SBS. Estos diálogos también dieron lugar a que las máquinas de cobro se adaptaran al refugio para ayudar a los pasajeros con deficiencias visuales.

Algunas rutas también incluyen un Comité de Asesoramiento Técnico, que ha tenido representantes del Departamento para Personas Mayores de la ciudad de Nueva York que participan activamente en el proceso de planificación y diseño. También pueden realizarse reuniones de una sola vez con grupos comunitarios para obtener los comentarios y para considerar las maneras en que este nuevo servicio mejorará las oportunidades de transporte para los residentes locales de la comunidad. De acuerdo con conversaciones anteriores con la comunidad, se han realizado cambios importantes al sistema, incluidas las plataformas de abordaje de para subir al autobús y el diseño de la estación de autobús para adaptarse a las diversas necesidades de movilidad.

La mejor forma de comunicarse con Servicio de Autobuses Selectos

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/brt. Si tiene preguntas específicas sobre el sistema, envíe un correo electrónico a brt@dot.nyc.gov.



Fecha de lanzamiento:
1992

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa de Aceras**

La misión del Programa de Aceras del NYC DOT es garantizar la seguridad peatonal ayudando a evitar lesiones en los peatones ocasionadas por aceras defectuosas. El Programa de Aceras tiene la tarea de notificarles a los propietarios de inmuebles sobre su responsabilidad en el mantenimiento de las aceras adyacentes a su propiedad. Esto incluye la instalación, construcción, reconstrucción, repavimentación y reparación de aceras de acuerdo a la legislación de la Ciudad de Nueva York y a las especificaciones del NYC DOT. Los contratistas para la reparación de aceras del NYC DOT realizan reparaciones de las aceras en los cinco municipios, con énfasis en las casas de 1 a 3 familias y en los inmuebles que son propiedad de la Ciudad. En cualquier año dado, los contratistas que reparan aceras son capaces de trabajar en tan solo el uno por ciento del área total de aceras de la Ciudad.

Los inspectores del NYC DOT se dirigen a ubicaciones en donde el Programa de Aceras ha recibido quejas de una acera defectuosa. Se identifican las condiciones defectuosas usando criterios específicos. Si una acera está defectuosa, el NYC DOT puede emitir una infracción de acera al propietario correspondiente del inmueble. Cuando se emite una infracción, el propietario del inmueble tiene 45 días contados a partir de la recepción de la notificación para iniciar las reparaciones en la acera defectuosa. Si no se inician las reparaciones después de los 45 días, la Ciudad realizará los trabajos y le facturará los costos al dueño del inmueble.

Dato curioso: El Programa de Administración de Aceras repara casi un millón de pies cuadrados de aceras cada año.

Elegibilidad

El Programa de Aceras es un programa que opera de acuerdo a las quejas recibidas. Los daños comunes incluyen: aceras rotas, peligros de tropezones o losas de acera dañadas por las raíces de los árboles. Consulte el sitio web del Programa de Aceras del NYC DOT para obtener una lista completa de los tipos de daño que podrían ser motivo de infracción. Si se ha encontrado daño en la acera, llame al 311 y un inspector determinará si se debe emitir una infracción.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El Programa de Aceras tiene una Unidad de Alcance Comunitario que trabaja en colaboración estrecha con las juntas comunitarias, los funcionarios oficiales electos, los comisionados municipales y los propietarios de inmuebles para tratar los problemas de seguridad pública. Los empleados de la Unidad de Alcance Comunitario asisten a reuniones para garantizar que los problemas de las aceras se resuelvan.

La mejor forma de comunicarse con el Programa de Aceras

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/sidewalks.

Fecha de lanzamiento:
1905

Perfil de transporte del NYC DOT: **División de Staten Island Ferry**

El Staten Island Ferry opera entre Whitehall Terminal en Lower Manhattan y St. George Terminal en Staten Island. El servicio funciona regularmente cada media hora, con una frecuencia de 15 minutos durante las horas pico. En el 2014, el Staten Island Ferry transportó a 21,976,512 pasajeros. Ambas terminales son completamente accesibles e incluyen varios servicios importantes: elevadores, gradas eléctricas y un quiosco sonoro en cada terminal. Este quiosco emite un sonido de pito que guía a los viajeros a un mapa táctil y al directorio. El horario del ferry y otra información también está disponible en braille, si se lo solicita.

Elegibilidad

El público en general puede acceder al servicio del ferry sin costo alguno. Para las personas con discapacidades de movilidad, se puede hacer una solicitud para abordar por el nivel inferior con el fin de facilitar el proceso de abordaje. Para recibir autorización antes de usar el servicio, se necesita una nota del médico, junto con una constancia de la dirección y una identificación con fotografía. Si no está seguro de que es elegible para abordar por el nivel inferior, puede comunicarse con la División del Ferry. Es importante resaltar que las áreas de espera en el nivel inferior están localizadas afuera, y están parcialmente protegidas de la intemperie. Debido a la naturaleza restringida del área del nivel inferior, cualquier persona a la que se le otorgue acceso para abordar por el nivel inferior está sujeta a registro de parte del personal de seguridad o del Departamento de Policía de Nueva York (New York Police Department, NYPD). Además, debido a los procedimientos de seguridad, los ciclistas deben abordar por el nivel inferior.

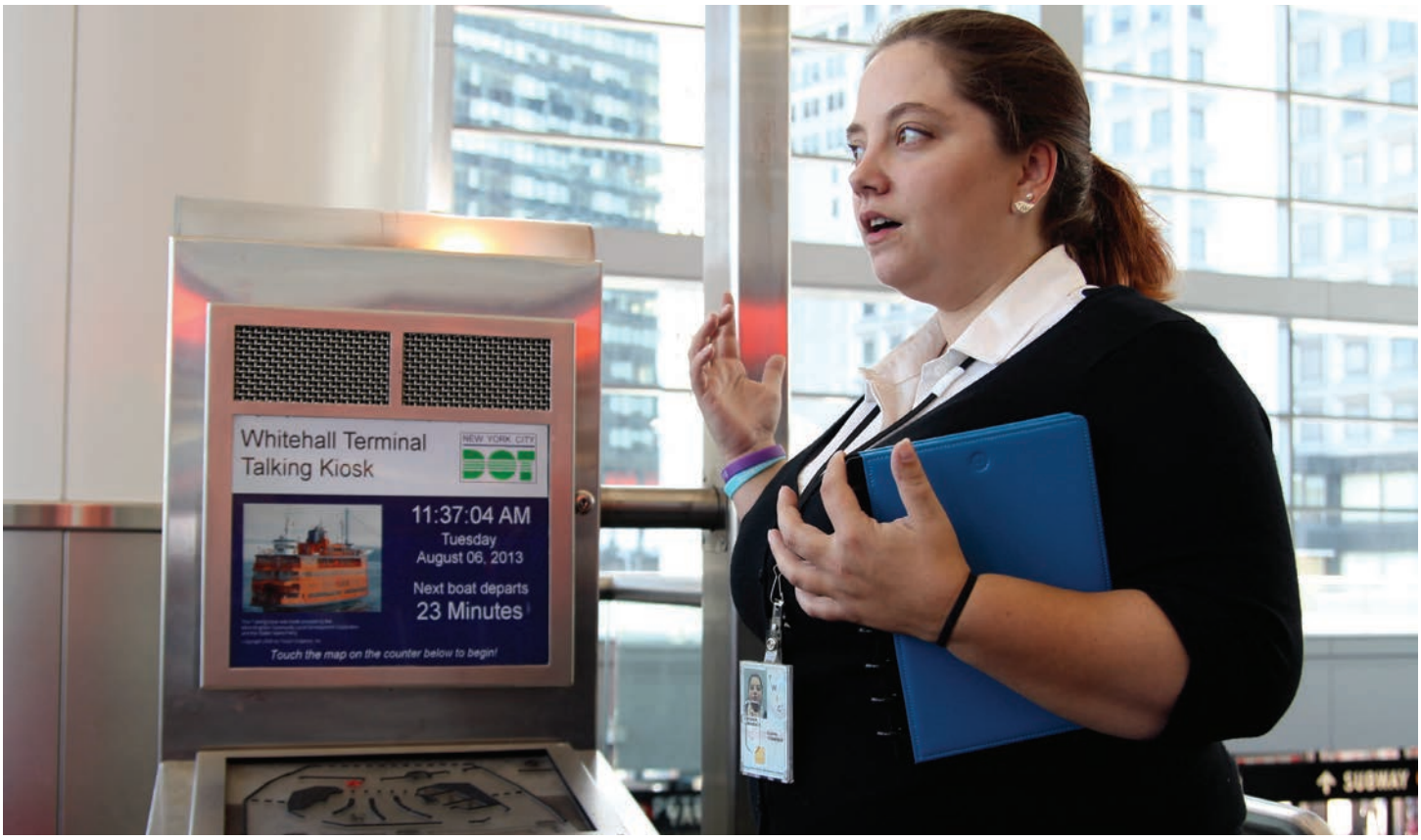
Dato curioso: Los primeros cinco ferries fueron nombrados de acuerdo a cada uno de los cinco municipios.

Estrategias actuales de alcance comunitario

La División de Ferry del DOT trabaja junto con las juntas comunitarias para garantizar que la accesibilidad sea la prioridad en el servicio. Como ejemplo, la División se reúne anualmente con el Centro para la Vida Independiente de Staten Island para realizar un recorrido por las terminales. La división también ofrece capacitación importante para los trabajadores del ferry.

La mejor forma de comunicarse con Ferries

Para obtener más información sobre el Staten Island Ferry, visite: www.nyc.gov/siferry. Para solicitar abordaje por el nivel inferior o para enviar documentación, envíe un correo electrónico a: ferryaccessrequest@dot.nyc.gov.



Fecha de lanzamiento:
2006

Perfil del programa del NYC DOT: **Mobiliario Urbano**

La franquicia coordinada de mobiliario urbano, que incluye las paradas de autobús con refugio, los puestos de periódicos y los baños públicos automáticos (APT) tienen un diseño estándar para mejorar la calidad de vida de los peatones y de los usuarios de transporte en toda la ciudad. En el 2005, el NYC DOT otorgó a Cemusa el contrato para diseñar, fabricar, instalar y dar mantenimiento al mobiliario urbano sin ningún costo para la Ciudad.

A la luz de este contrato, el NYC DOT ha reemplazado casi todas las paradas de autobús en la ciudad y está instalando otras 200, que harán un total de 3,500 paradas de autobús con refugio. Por primera vez, todas las paradas de autobús con refugio ofrecerán asientos.

Además, en respuesta a la carencia de baños públicos en la ciudad de Nueva York, el contrato de Cemusa incluye la instalación de 20 baños públicos automáticos (APT). Estas instalaciones tienen accesibilidad conforme a la Ley para Estaodunidenses con Discapacidades (ADA) y ofrecen al público comodidad, higiene y seguridad. Los APT se desinfectan automáticamente después de cada uso y también se les dará servicio dos veces al día para inspección y mantenimiento del sistema. Hasta el momento, se han instalado varios APT, incluidos los de Madison Square Park en Manhattan, Corona Plaza en Queens y Grand Army Plaza en Brooklyn.

Dato curioso:
Las paradas de autobús con refugio de la Ciudad ofrecen asientos para cerca de 10,000 pasajeros en cualquier momento.

Estrategias actuales de alcance comunitario

A lo largo del proceso de planificación, la unidad de Mobiliario Urbano ha trabajado con líderes y grupos comunitarios locales para identificar las ubicaciones más adecuadas para las paradas de autobús con refugio. El NYC DOT también ha coordinado con la unidad de Tránsito de la Ciudad de Nueva York de la Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA) para identificar la cantidad de pasajeros con el fin de asegurarse de que puedan usar las paradas de autobús con refugio recomendadas. Mediante este amplio alcance y junto con la información recibida de la comunidad, el NYC DOT ha establecido la ubicación de 3,500 paradas de autobús con refugio en toda la ciudad. Más adelante, el NYC DOT continuará trabajando en coordinación con los interesados principales y las juntas comunitarias locales para pedirles que recomienden nuevas ubicaciones para APT.

La mejor forma de comunicarse con Mobiliario Urbano

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/streetfurniture.shtml o envíe un correo electrónico a streetfurniture@dot.nyc.gov. Si el mobiliario urbano está roto, llame inmediatamente al 311.

ONE WAY
CEMUSA
12 Family Emergency Days
+ 6 Extra Vacation Days
Risk No Graduation Day
Kings Highway & E 27 Street

Toilet
Toilet
MAD. SQ. PK.
THE MADISON SQUARE PARK CONSERVANCY WELCOMES YOU TO MADISON SQUARE PARK!

Fecha de lanzamiento:
2013

Perfil del programa del NYC DOT: **Programa de Señalización Peatonal WalkNYC**

WalkNYC es el sistema estandarizado de señalización para peatones. WalkNYC ofrece un idioma visual claro y gráficas estándar que pueden ser entendidas universalmente, además de promover las caminatas y el uso del transporte público ofreciendo información multimodal de calidad. Esta valiosa información incluye desde direcciones básicas de los puntos cardinales y nombres de calles hasta información detallada en el mapa, tal como las entradas al metro y los baños ADA. Esta información es consistente a lo largo del amplio rango de ambientes de la Ciudad. Los mapas se muestran hacia arriba o de frente, mostrando las calles tal como usted las ve al mirar de frente. La investigación y la experiencia de los usuarios demuestran que este método es más accesible para las personas que no están familiarizadas con su entorno o que tienen problemas para leer mapas con el norte arriba.

Los seis vecindarios que iniciaron WalkNYC fueron:

- Chinatown
- Long Island City
- Herald Square & Garment District
- Prospect Heights & Crown Heights

También se instalaron mapas WalkNYC en los quioscos de las estaciones de estacionamiento de Citi Bike para ampliar la red de señalización y ofrecer información valiosa para los peatones y también para los usuarios de Citi Bike.

Dato curioso:
De las personas que participaron en las encuestas de interceptación del DOT, el 33 por ciento no pudo indicar cuál era el norte y el nueve por ciento indicó que se había perdido la semana anterior.

Estrategias de alcance comunitario

Para desarrollar el sistema, el DOT llevó a cabo una prueba prototipo y encuestas de interceptación en cada uno de los vecindarios iniciales, además realizó charlas con grupos focales de personas con discapacidades sobre el desarrollo del sistema. En cada una de las cuatro áreas iniciales, el NYC DOT trabajó con socios comunitarios para identificar, investigar y observar los centros de transporte, los destinos principales, las rutas peatonales principales y los puntos clave para la toma de decisiones en cada vecindario.

Planificación del sitio

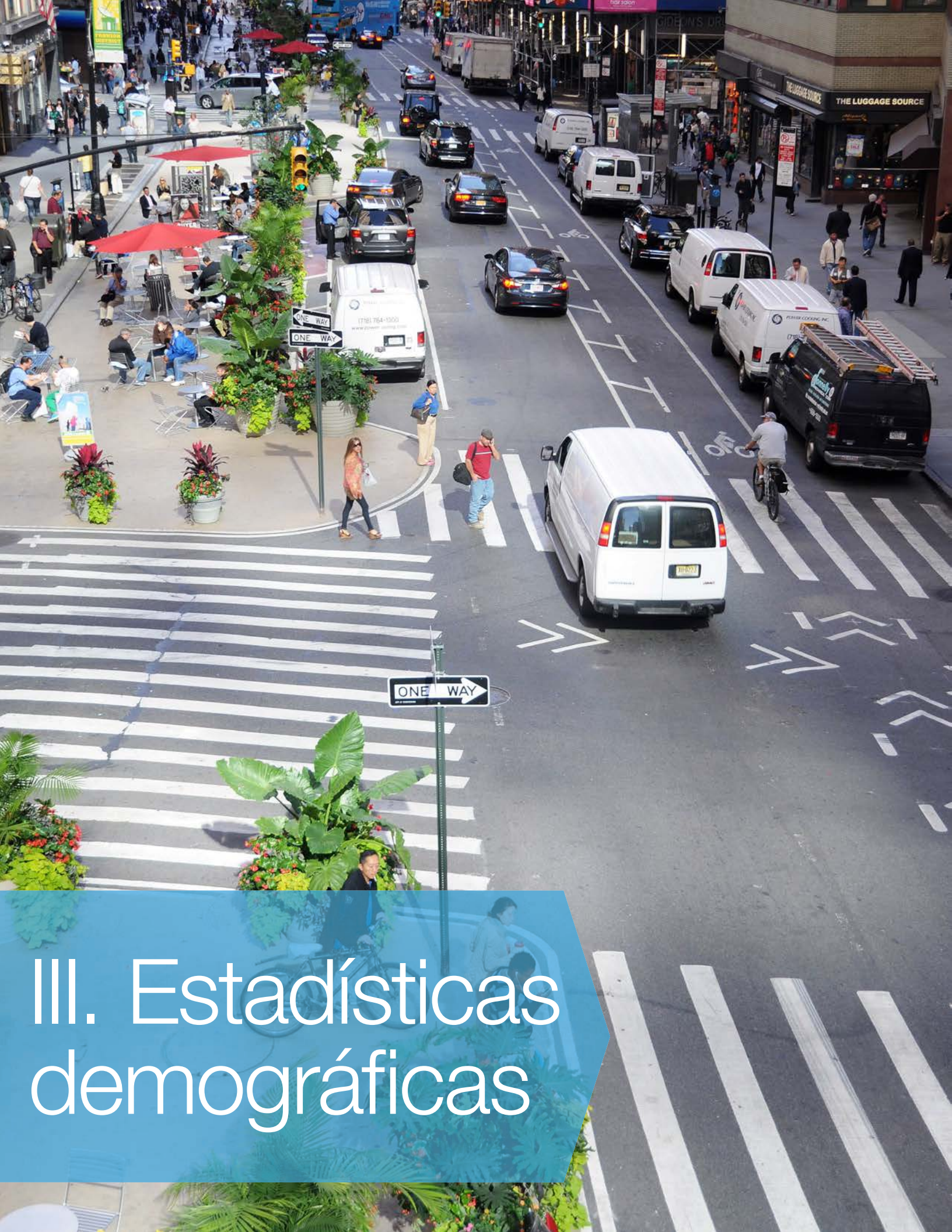
Las directrices que deben tomarse en cuenta para colocar mapas WalkNYC en las aceras incluyen:

- Mantener las distancias mínimas requeridas desde los objetos existentes, mobiliarios urbanos, árboles y entradas a edificios;
- Garantizar la circulación peatonal adecuada e
- Instalar señales que se adapten a las zonas con mobiliario ya existente

La mejor forma de comunicarse con WalkNYC

Para obtener más información sobre este programa, visite www.nyc.gov/walknyc o envíe un correo electrónico a walknyc@dot.nyc.gov.

West
Tribeca
Civic Center
Downtown
Uptown
Hudson River
Battery Park City
Tribeca



III. Estadísticas demográficas

La meta de este capítulo es identificar en donde se concentran en la ciudad de Nueva York las personas con discapacidades, las personas mayores, la población de bajos ingresos y las personas con conocimientos limitados de inglés.

Estadísticas demográficas

Este capítulo representa la información de las estadísticas demográficas de las personas con discapacidades, las personas mayores, la población de bajos ingresos y las personas con conocimientos limitados de inglés (LEP) en los cinco municipios de la ciudad de Nueva York. La información que se presenta se basa en los datos compilados por el Censo de los EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012, con estimaciones de cinco años. El propósito de este capítulo es identificar en donde se concentran estos grupos meta en la ciudad de Nueva York.

Definiciones y metodología

Las poblaciones meta han sido identificadas de la siguiente manera:

- Personas con discapacidades (PwDs): Las personas que tienen dificultad en alguna de estas seis áreas: auditiva, visual, cognitiva, ambulatoria, cuidado personal y vida independiente. Se utilizaron las estimaciones de cinco años de la tabla S1810 de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.
- Personas mayores (OA): Personas de sesenta y cinco (65) años de edad y mayores. Se utilizaron las estimaciones de cinco años de la tabla DP05 de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.
- Población de bajos ingresos (LI): Personas que se encuentran en el Nivel Federal de Pobreza o por debajo de este. Se utilizaron las estimaciones de cinco años de la tabla S1701 de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.
- Población con conocimientos limitados de inglés (LEP): La población de cinco años de edad o mayor que no habla inglés como su idioma principal y que habla inglés en un nivel inferior a muy bien. Se utilizaron las estimaciones de cinco años de la tabla DP02 de la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Se usaron tres límites geográficos en el análisis de esta información: áreas de censo, distritos comunitarios y condados.

- Las áreas de censo (CT) las define la Oficina de Censo de EE. UU. como una subdivisión estadística relativamente permanente y pequeña de un condado. Las áreas de censo varían en tamaño y en población.

- Los distritos comunitarios (CD) son únicos en la ciudad de Nueva York; son en total 59 y cada junta comunitaria respectiva ayuda a los residentes del vecindario en los temas de planificación local y urbana. La información de los distritos comunitarios fue acumulada a partir de las áreas de censo. Estos datos se calcularon sumando las áreas de censo que se encontraban dentro de los límites geográficos del CD, cuando fue necesario se hicieron cálculos y asignaciones proporcionales para la población.
- Existen cinco condados en la ciudad de Nueva York, que coinciden con los cinco municipios: Bronx County (Bronx), Kings County (Brooklyn), New York County (Manhattan), Queens County (Queens) y Richmond County (Staten Island). La información se presenta en este capítulo por municipio, aunque el Censo de EE. UU. la presenta por condado.

La información se presenta en formato tabular y gráfico a nivel de distrito comunitario y área de censo. Los mapas de porcentaje se representaron en colores graduados desde la intensidad más baja hasta la intensidad más alta, dependiendo del porcentaje dado. Los colores en el mapa fueron seleccionados para facilitar la navegación para la población general y para la mayoría de la población daltónica.

Población total

Alrededor del 21 por ciento de la población de la ciudad de Nueva York tiene conocimientos limitados de inglés (1.7 millones).

De acuerdo a la Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012, la ciudad de Nueva York tiene una población de 8.2 millones. Brooklyn tiene la población más grande de los cinco municipios, con una población de 2.5 millones, le sigue Queens (2.2 millones). La edad promedio en la ciudad de Nueva York es de 35.5; levemente menor que la edad promedio del estado de Nueva York de 38.0.

Población meta

Como se muestra en la Tabla 1.0, alrededor del 12 por ciento de la población de la ciudad de Nueva York son personas mayores; 10 por ciento son personas con discapacidades y 20 por ciento son personas con bajos ingresos. Brooklyn tiene el mayor número de personas en los tres grupos meta (290,700 personas mayores; 243,895 personas con discapacidades y 565,764 personas de bajos ingresos). El Bronx tiene el mayor porcentaje de personas con bajos ingresos (29 por ciento) y personas con discapacidades (13 por ciento), sin embargo, los cinco municipios tienen un porcentaje similar de personas mayores (entre 11 y 14 por ciento).

Alrededor del 12 por ciento de la población de la ciudad de Nueva York son personas mayores; 10 por ciento son personas con discapacidades y 20 por ciento son personas con bajos ingresos.

Tabla 1.0 – Estadísticas demográficas por municipio

Municipio de NYC	Pob. total	OA	OA (%)	PwD	PwD (%)	LI	LI (%)
Bronx	1,386,364	147,030	11 %	184,274	13 %	395,832	29 %
Brooklyn	2,512,740	290,700	12 %	243,895	10 %	565,764	23 %
Manhattan	1,596,735	215,871	14 %	157,917	10 %	271,996	17 %
Queens	2,235,008	288,991	13 %	213,433	10 %	317,531	14 %
Staten Island	468,374	60,280	13 %	45,516	10 %	52,237	11 %
Total	**8,199,221**	**1,002,872**	**12 %**	**845,035**	**10 %**	**1,603,360**	**20 %**

Fuente: Oficina de Censos de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012, cálculos estimados de 5 años

La población con conocimientos limitados de inglés se calcula para personas de cinco años de edad o mayores. Como se muestra en la Tabla 1.1, aproximadamente el 21 por ciento de la población de la ciudad de Nueva York tiene conocimientos limitados de inglés (1.7 millones). Queens tiene el mayor número de personas LEP (591,985). De la población con conocimientos limitados de inglés en Queens, 251,948 hablan español como su idioma principal y 117,765 hablan chino. Brooklyn tiene la segunda cantidad más grande de personas con LEP (566,247). La población LEP consiste primordialmente de personas que hablan español (192,725), chino (115,267) y ruso (86,019).

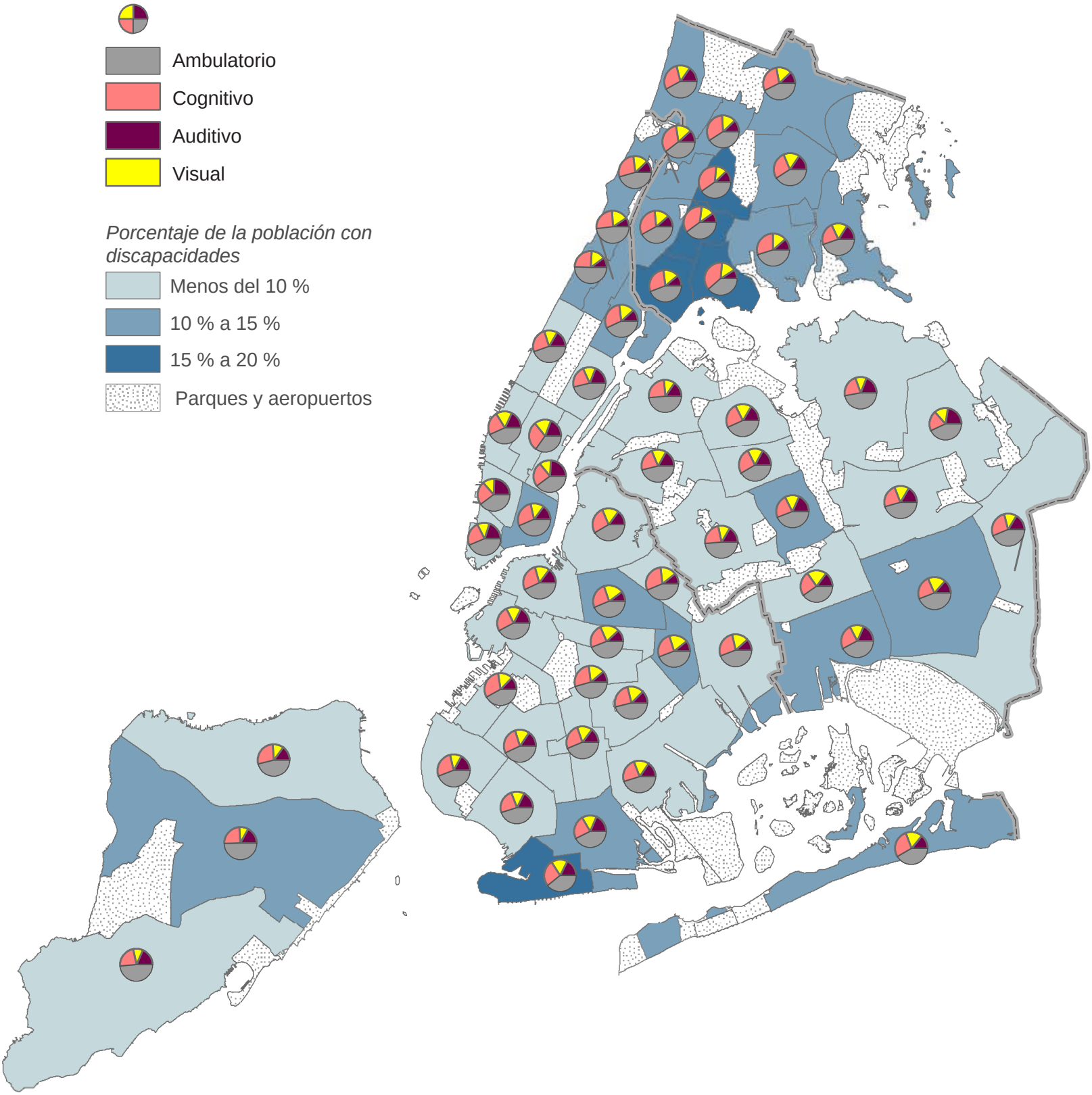
Tabla 1.1 – Conocimientos limitados de inglés por municipio

Municipio de NYC	Pob. en 5 años	LEP	LEP (%)
Bronx	1,281,697	324,281	25 %
Brooklyn	2,332,684	566,247	24 %
Manhattan	1,517,453	251,003	17 %
Queens	2,100,240	591,985	28 %
Staten Island	440,103	50,478	12 %
Total	**7,672,177**	**1,783,994**	**21 %**

Fuente: Oficina de Censos de EE. UU., Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012, cálculos estimados de 5 años

El siguiente mapa ofrece información más detallada sobre la concentración demográfica de cada categoría. Hay básicamente dos conjuntos de mapas para cada categoría: áreas de censo (CT) y distritos comunitarios (CD).

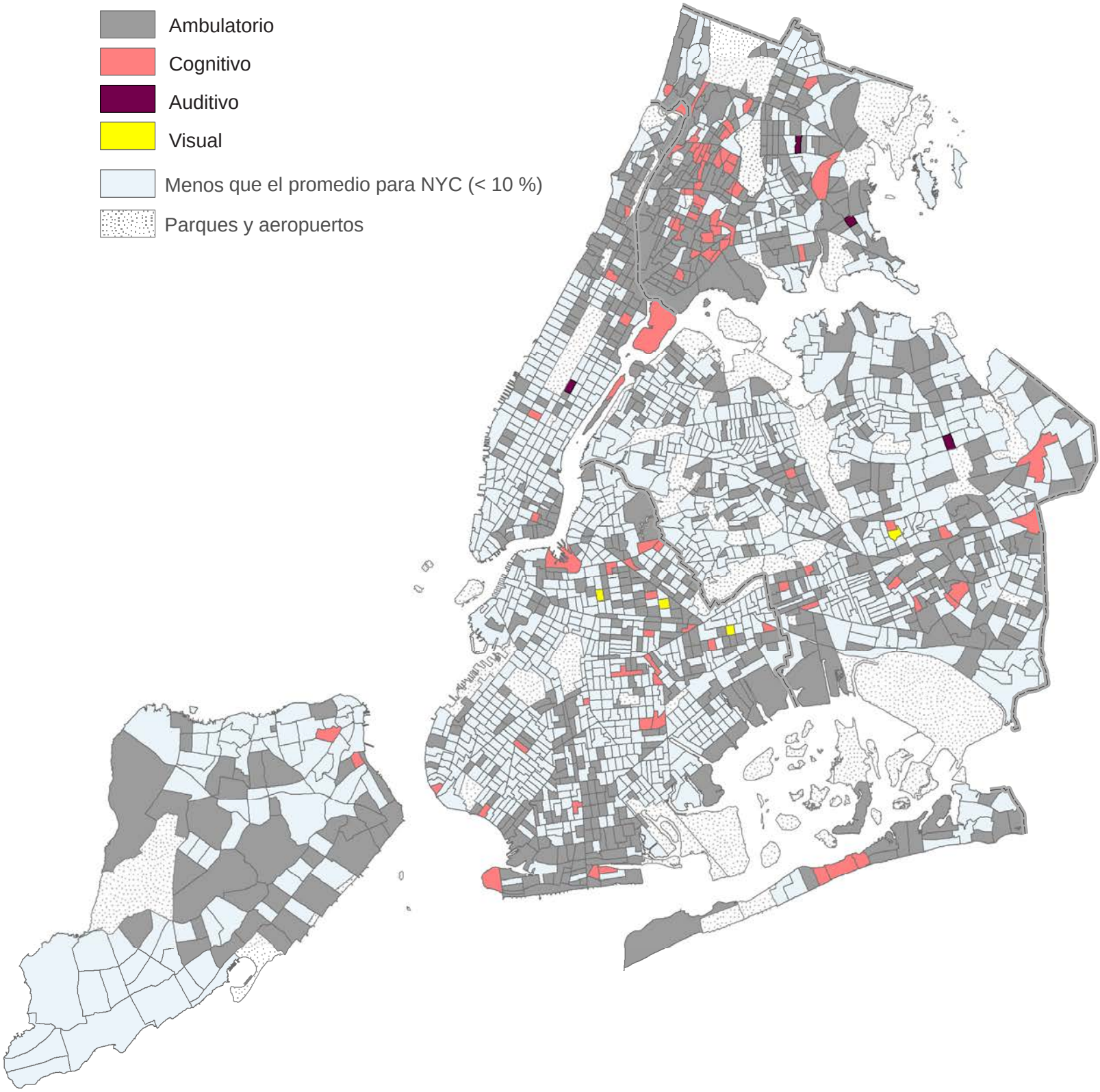
Fig. 1.0 - Personas con discapacidades y tipo
por distrito comunitario (en porcentaje)



Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

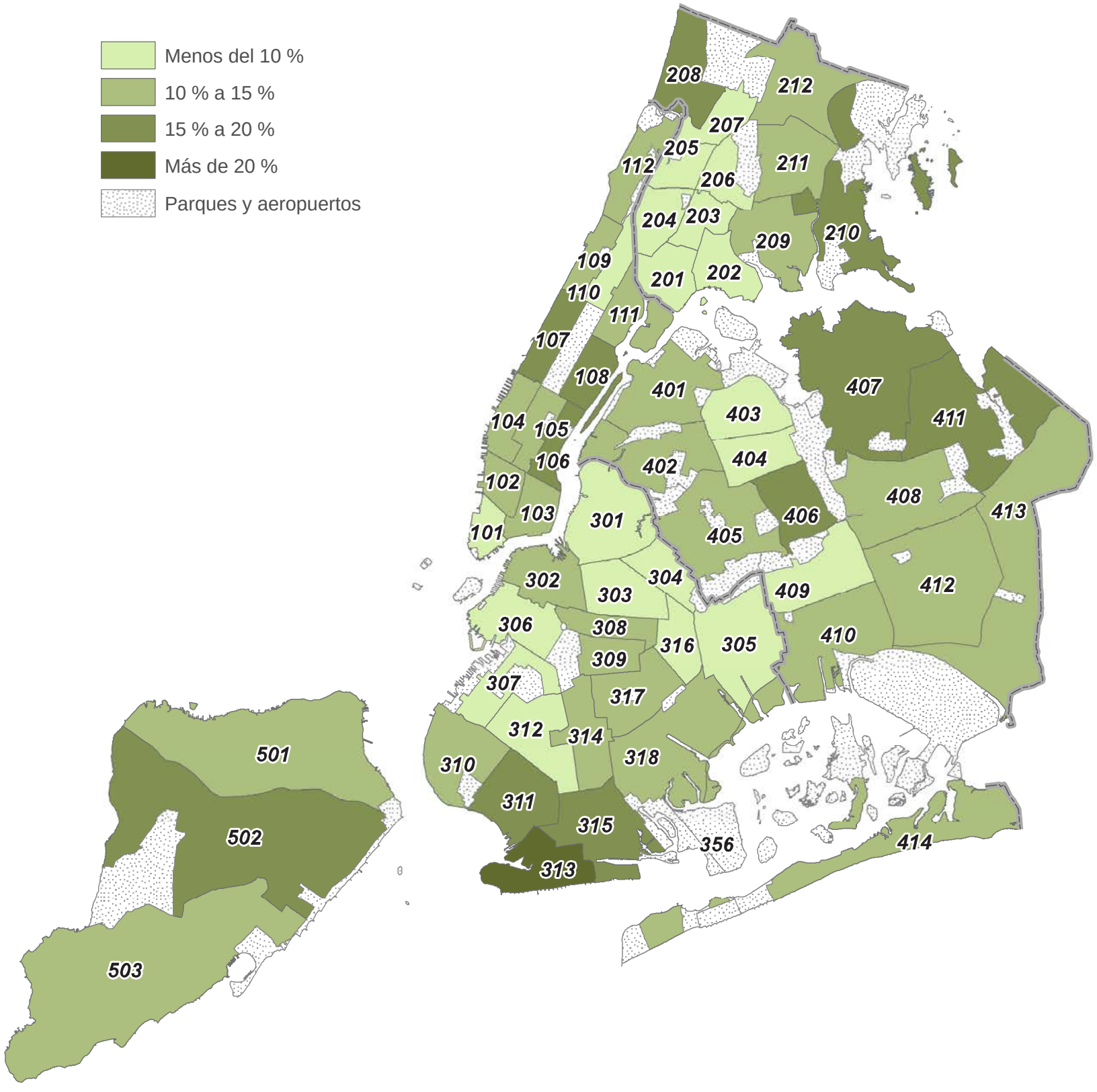
Fig. 1.1 - Mayor concentración de personas con discapacidades

por área de censo (en porcentaje)



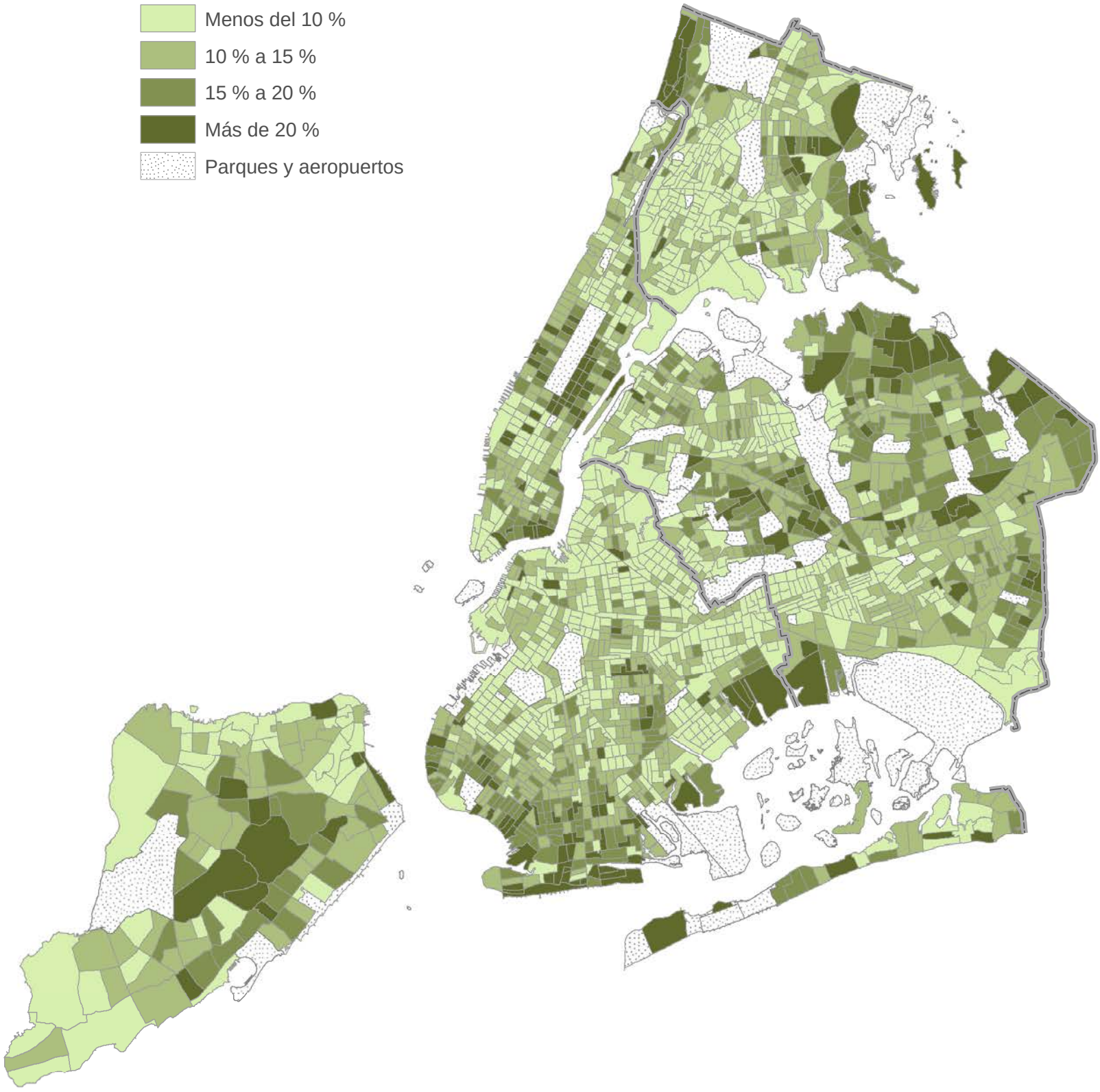
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Fig. 1.2 - Personas mayores (65 años y más)
por distrito comunitario (en porcentaje)



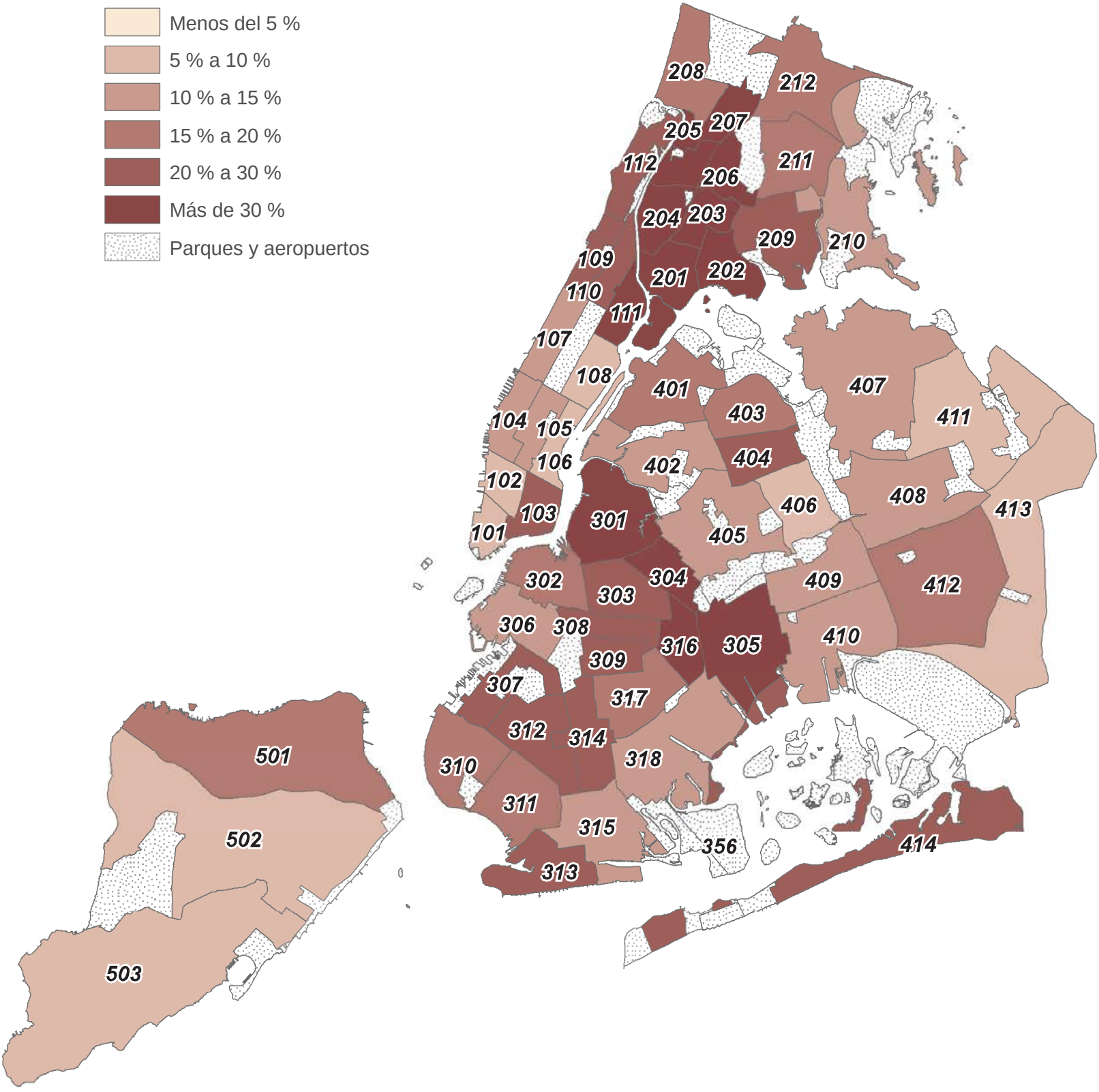
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Fig. 1.3 - Personas mayores (65 años y más)
por área de censo (en porcentaje)



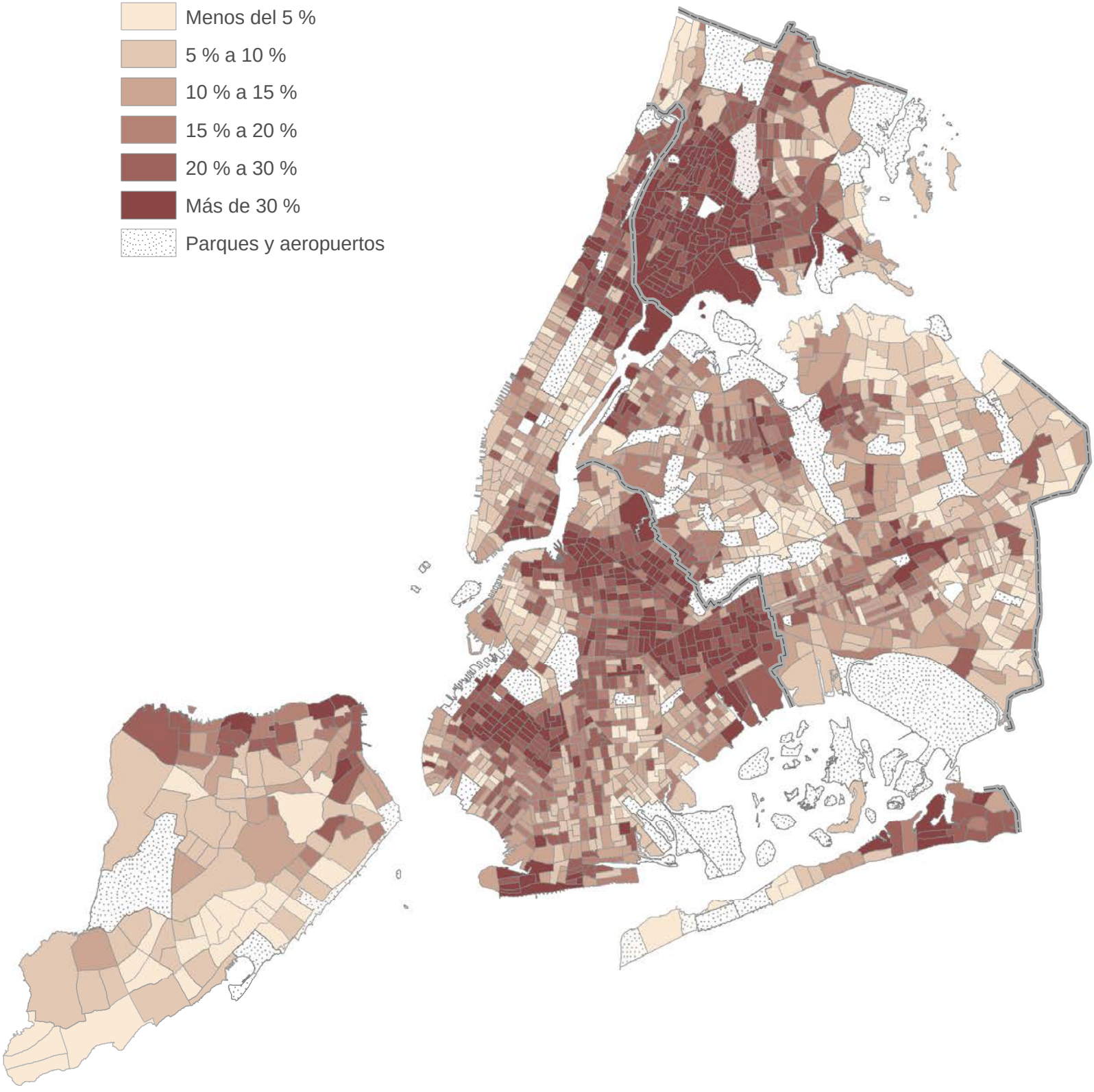
Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Fig. 1.4 - Población de bajos ingresos
por distrito comunitario (en porcentaje)



Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

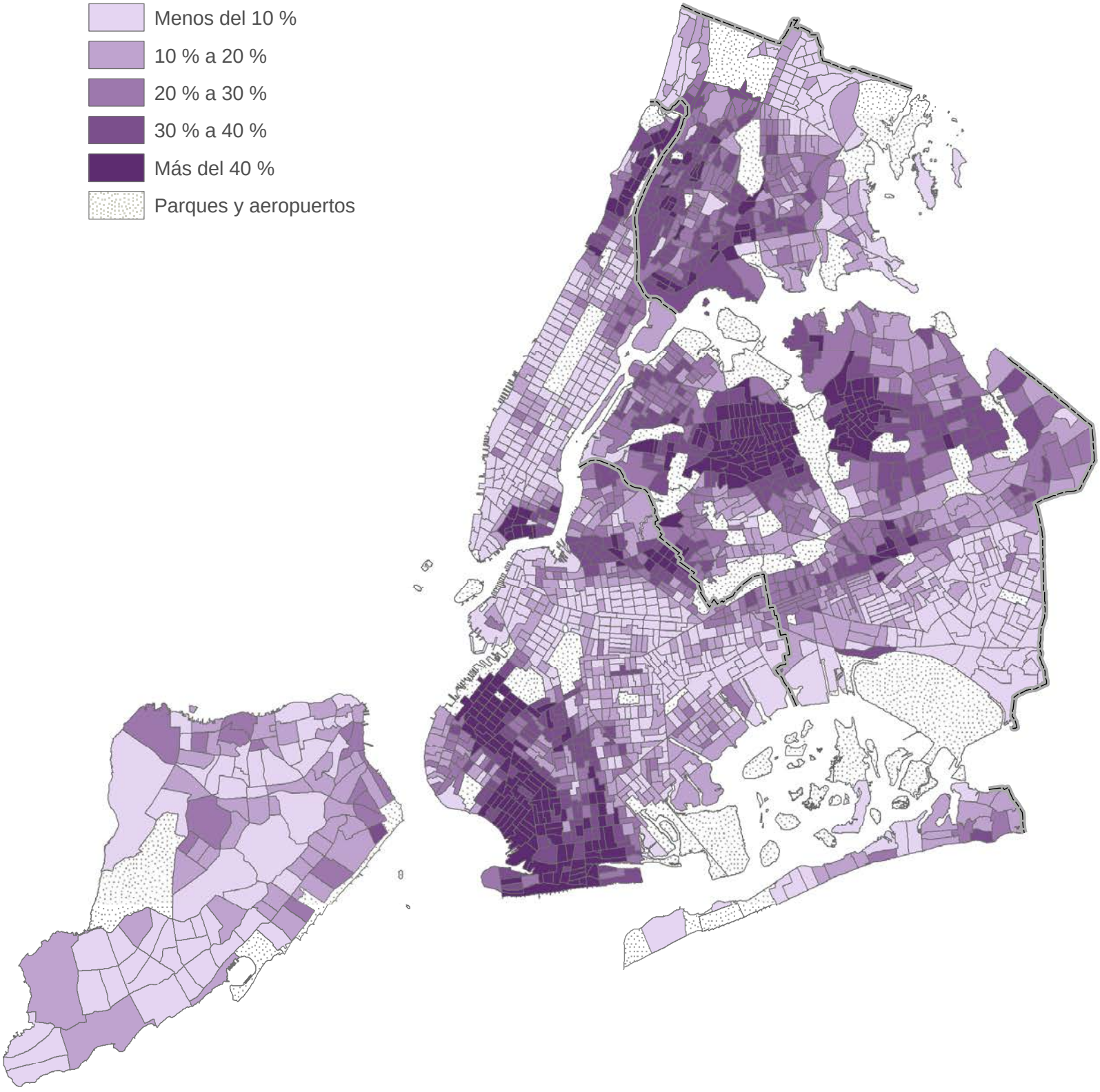
Fig. 1.5 - Población de bajos ingresos
por área de censo (en porcentaje)



Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Fig. 1.6 - Población con conocimientos limitados de inglés

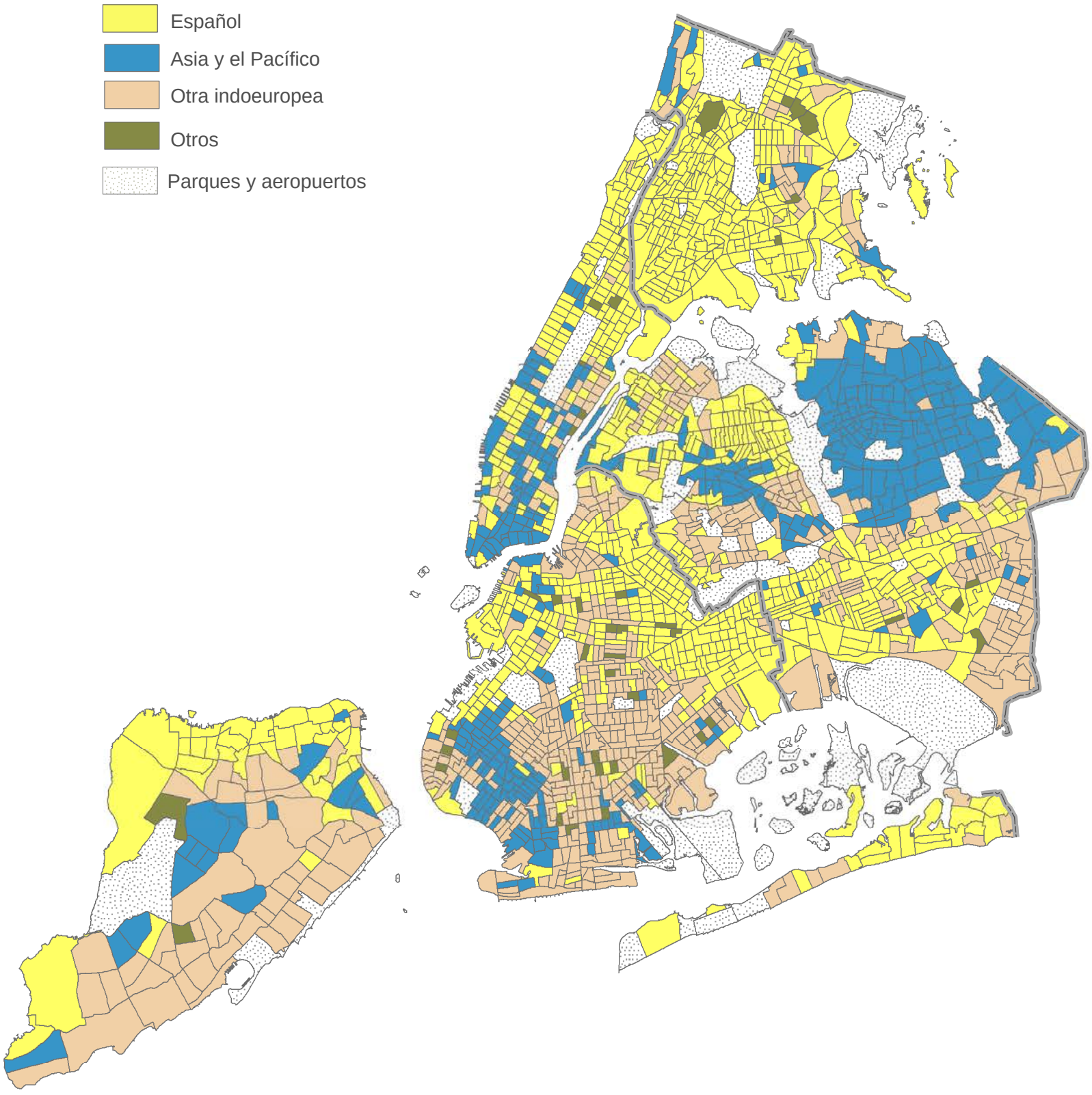
por área de censo (en porcentaje)



Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

Fig. 1.7 - Idioma predominante de la población con conocimientos limitados de inglés

por área de censo (en porcentaje)



Fuente: Encuesta de la Comunidad Estadounidense (ACS) de 2008 a 2012.

SIGILLUM · CIVITATIS · NOVI · EBORACI ·
·1625·

Carta del analista político acerca de la accesibilidad

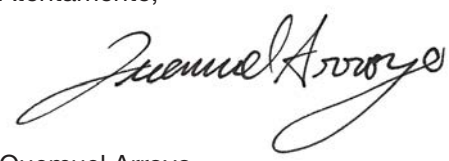
Estimados amigos:

Espero que encuentren útil esta Guía de Recursos. Nuestro Programa de Administración de la Movilidad, al igual que los demás grupos involucrados en esta publicación, ha trabajado diligentemente para garantizar que esta guía sea fácil de usar, completa y que contenga la información más actualizada.

Como analista político del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York para la accesibilidad y como coordinador de ADA, estoy trabajando para garantizarles que nuestras políticas y programas actuales están realmente abordando las necesidades de los neoyorquinos con discapacidades. Espero que se comuniquen conmigo y que utilicen esta guía para mejorar la calidad de vida de todos los neoyorquinos y de los visitantes, especialmente la de las personas mayores y de las personas con discapacidades.

A pesar de que hemos tratado de hacer nuestro mejor esfuerzo para incluir la mayor cantidad de programas e iniciativas actuales que promueven comunidades activas y saludables, es posible que no las hayamos incluido a todas. Los invito a compartir con nosotros cualquier información adicional que deseen que se incluya en las futuras ediciones de esta Guía de Recursos. Pueden comunicarse con el equipo enviando un correo electrónico a mobilitymanagement@dot.nyc.gov o puede llamar directamente al 212-839-3260. ¡Sus comentarios y sugerencias son siempre bienvenidos!

Atentamente,



Quemuel Arroyo

Reconocimientos

Polly Trottenberg, Comisionada, DOT
Lori Ardito, Primera Comisionada Adjunta, DOT
Ryan Russo, Comisionado Adjunto, DOT

Equipo de la Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad

Denise Ramírez, DOT
Staci Haber, DOT

La elaboración de esta Guía de Recursos fue posible gracias a la participación de las siguientes personas:

Colaboradores especiales:

Quemuel Arroyo, DOT
Pauline Volchansky, DOT*

Otros colaboradores

Onyinye Akujuo, DOT*
Nichole Altmix, DOT
Ernest Athanailos, DOT
Eric Beaton, DOT
Alan Borock, DOT
David Breen, DOT
Chase Buckman, DOT
James Carrington, DOT*
Will Carry, DOT
Annalyn Courtney-Barbier, PASS
Michelle Craven, DOT
Jim DeSimone, DOT
Eleanor DiPalma, DOT
Ben Eliya, DOT
Neil Garry, DOT
Shari Glickman, DOT
Victor Green, DOT
Javier Hernandez, DOT
Keith Howard, DOT
Terra Ishee, DOT
Tajinder Jassal, DOT
Scott Johnson, DOT*
Hayes Lord, DOT
Thomas Maguire, DOT*
Vinny Maniscalco, DOT
Desiree Maple, DOT
Marjorie Marciano, DOT
Elsie Martell, DOT
John Martin, DOT
Desiree Mercado, DOT
Jesse Mintz-Roth, DOT
Eric Miu, DOT
Jason M. Podlubny, DOT
Taylor Reiss, DOT
Ali Sadriyoun, DOT
David Stein, DOT
Henry Tomarchio, DOT
Keri Tyler, DOT
Charles Ukegbu, DOT
Emily Weidenhof, DOT
Ron Whittaker, DOT
Kim Wiley-Schwartz, DOT
Elisabeth Wooton, DOT
Joe Yacca, DOT

Gráficas

Erickson Cabrera, DOT
Benjamin Killen, DOT
David Moidel, DOT

**ya no trabaja para la agencia indicada*

Créditos de fotografía

Todas las fotografías son propiedad de © NYC DOT o fueron proporcionadas a NYC DOT para su uso específico en este documento.

Siglas

AAR	Access-A-Ride
ACS	American Community Survey (Encuesta de la Comunidad Estadounidense)
ADA	Americans with Disabilities Act (Ley para Estadounidenses con Discapacidades)
AMB	Ambulatory Difficulty (Dificultad para movilizarse)
APS	Accessible Pedestrian Signal (Señales peatonales accesibles)
APT	Automatic Public Toilets (Inodoros públicos automáticos)
BID	Business Improvement District (Distrito de Mejoras Comerciales)
BRT	Bus Rapid Transit (Autobuses de Tránsito Rápido)
CAC	Community Advisory Committee (Comité de Asesoría Comunitaria)
CCC	Compliance Coordination Committee (Comité de Coordinación del Cumplimiento)
CD	Community District (Distrito Comunitario)
CHC	Community Health Center (Centro de Salud Comunitario)
COG	Cognitive Difficulty (Dificultades cognitivas)
CT	Census Tract (Área de censo)
CTAA	Community Transportation Association of America (Asociación de Transporte Comunitario de Norteamérica)
DOHMH	Department of Health and Mental Hygiene (Departamento de Salud y Salud Mental)
FHWA	Federal Highway Administration (Administración Federal de Carreteras)
FTA	Federal Transit Administration (Administración Federal de Tránsito)
HEAR	Hearing Difficulty (Dificultades auditivas)
HIQA	Highway Inspection and Quality Assurance (Inspección de Autopistas y Control de Calidad).
LEP	Limited English Proficiency (Conocimientos limitados de inglés)
LI	Low-income population (Población de bajos ingresos)
MMP	Mobility Management Program (Programa de Administración de la Movilidad)
MOPD	Mayor's Office for People with Disabilities (Oficina de la Alcaldía para Personas con Discapacidades)
MTA	Metropolitan Transportation Authority (Autoridad de Transporte Metropolitano)
NICE	Nassau Inter-County Express (Servicios Express Intercondados de Nassau)
NYC DOE	New York City Department of Education (Departamento de Educación de la Ciudad de Nueva York)
NYC DOT	New York City Department of Transportation (Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York)
NYCT	New York City Transit (Departamento de Tránsito)
NYPD	New York Police Department (Departamento de Policía de Nueva York)
OA	Older Adults (Personas mayores)
OCMC	Office of Construction Mitigation and Coordination (Oficina de Mitigación y Coordinación de la Construcción)
PASS	Pedestrians for Accessible and Safe Streets (Peatones Por Calles Accesibles y Seguras)
PPG	Pedestrian Projects Group (Grupo de Proyectos Peatonales)
PwDs	People with Disabilities (Personas con Discapacidades)
SBS	Select Bus Service (Servicio de Autobuses Selectos)
SPFA	Senior Pedestrian Focus Area (Área de Enfoque en Peatones Mayores de Edad)
SRT	Safe Routes to Transit (Rutas Seguras de Acceso al Tránsito)
SSFS	Safe Streets for Seniors (Calles Seguras para Personas Mayores)
TTY	Teletypewriter (Teletipo)

Glosario

711 Servicio de Retransmisión

El Servicio de Retransmisión de Nueva York es un servicio que se presta en toda la ciudad y que conecta a los usuarios de teléfonos estándar (de voz) con personas sordas, con dificultades auditivas, sordomudas, con problemas del habla o personas con sordera adquirida de forma tardía que usan teléfonos de texto (TTY) o teléfonos de voz y visualización (VCO). (Sitio web del Servicio de Retransmisión de Nueva York)

Accesible

Describe un sitio, edificio, instalaciones o parte de estas que cumple con las normas o directrices de diseño para lograr un diseño accesible. (Junta de Acceso del Gobierno Federal)

Aceras

La parte de una autopista, carretera o calle para uso peatonal. (U.S. DOT FHWA)

Administración de la movilidad

La administración de la movilidad es un enfoque para el diseño y la prestación de los servicios de transporte que empieza y termina con el usuario. Esto empieza con una visión comunitaria en la que la red completa de transporte—transporte público, operadores privados, ciclistas y transeúntes, conductores voluntarios y otras personas—trabaja en conjunto con los usuarios, los planificadores, y las personas interesadas para presentar opciones de transporte que puedan solucionar de mejor manera las necesidades de la comunidad. (Sitio web del Centro Nacional para la Administración de la Movilidad)

Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA)

Una agencia dentro del Departamento de Transporte de los Estados Unidos que apoya a los gobiernos estatales y locales en el diseño, construcción y mantenimiento del sistema vial de la nación (Programa de Ayuda Federal de Carreteras) y de varias tierras federales y propiedad de tribus (Programa de Carreteras en Terrenos Federales). (FHWA)

Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA)

Un componente del Departamento de Transporte de los EE. UU. (U.S. DOT) que gobierna y ayuda a financiar todos los transportes públicos. La FTA patrocina la investigación y ofrece capacitación y asistencia técnica a los proveedores de transporte. (Easter Seals Project ACTION)

Advertencia detectable

Un elemento estandarizado de superficie construido o aplicado sobre las superficies de tránsito u otros elementos que sirven para advertir a las personas con deficiencias visuales que hay peligros más adelante. (U.S. DOT FHWA)

Animal de servicio

Un perro guía, un perro para personas sordas u otro animal entrenado individualmente para trabajar o realizar tareas para una persona con discapacidades, entre las que se incluyen, entre otros, guiar a personas con una discapacidad visual, alertar a las personas con deficiencias auditivas sobre intrusos o sonidos, ofrecer protección mínima o trabajos de rescate, jalar una silla de ruedas, alcanzar objetos que caen. (U.S. DOT)

Asociación de Manejo del Transporte (TMA)

Una asociación voluntaria de agencias y empresas públicas y privadas que se unieron para desarrollar en conjunto programas para mejorar el transporte en un área específica. Las TMA son las organizaciones apropiadas para manejar de mejor manera la demanda de transporte en comunidades suburbanas con congestión del tráfico. (CTAA)

Bordillo

Un elemento vertical o inclinado que se encuentra a lo largo del borde de una calzada y define claramente el borde del pavimento. (Ley Vehículos y Tránsito del estado de Nueva York, Capítulo 1, Artículo 1, Sección 111).

Calles principales

Las calles principales están diseñadas como carreteras urbanas de alta capacidad que conectan a las carreteras locales pequeñas con las grandes. (Smart Growth America)

Calmar el tráfico

La combinación de las medidas físicas principales que reducen los efectos negativos del uso de vehículos, los comportamientos alterados de los conductores y mejora las condiciones de otros usuarios de la calle que no son automovilistas. Contrario a los dispositivos de control de tránsito que son reglamentarios y deben cumplirse, las medidas para calmar el tráfico pretenden ser autoimpuestas. (ITE: Calmar el tráfico: Estado de la Práctica, 1999)

Caminabilidad

Determina un lugar donde caminar se considera una forma segura, conectada, accesible y agradable de transporte (Guía de Diseño de Instalaciones y Planificación de la Red Peatonal de New Zealand).

Capacitación para viajes

Capacitación para viajes es un curso de corto plazo, integral, intensivo, personal y especialmente diseñado para enseñar a los estudiantes de secundaria con discapacidades (que no sean ciegos) a viajar de forma segura e independiente en transporte público, cuando sea apropiado. La enseñanza personal la ofrece personal especialmente capacitado en las rutas que usarán los estudiantes para viajar en el transporte público desde la casa hasta un destino específico, normalmente la escuela o el lugar de trabajo, y de regreso a casa nuevamente. (sitio web de NYCDOE)

Comisionado Municipal

El comisionado municipal sirve de enlace entre el NYCDOT y la comunidad, esto incluye a los funcionarios electos, las juntas comunitarias, los distritos de mejoras comerciales, grupos de defensoría y personas individuales.

Control de paradas

Controlado por medio de una señal, como en una intersección.

Cruce a media cuadra

Un punto de cruce que se encuentra ubicado en el centro de la cuadra en lugar de una intersección. (U.S. DOT FHWA)

Cruce peatonal

La parte de la calzada en donde está permitido que los peatones crucen la calle; puede estar marcada o no. (U.S. DOT FHWA)

Discapacidad

Un impedimento físico o mental que limita sustancialmente una o más de las principales actividades de la vida de una persona, (b) un registro de tal impedimento, o (c) ser considerado como que tiene ese impedimento (Junta de Acceso del Gobierno Federal)

Distrito de Mejoras Comerciales (Business Improvement District, BID)

BID es una asociación pública o privada clave en la ciudad de Nueva York y ha ayudado a revitalizar los vecindarios y a catalizar el desarrollo económico en la Ciudad. (Servicios para las pequeñas empresas de NYC)

Domos truncados

Pequeños domos con la parte superior plana que se usan como advertencias táctiles en plataformas de tránsito y en los bordes de los bordillos. (U.S. DOT FHWA)

Intermodal

El uso de varios tipos de transporte para llegar a un destino; esto incluye combinar el uso de trenes y autobuses, automóviles, bicicletas y transporte peatonal en un solo viaje. (U.S. DOT FHWA)

Intersección

Un área en donde se juntan dos o más rutas o calzadas. (U.S. DOT FHWA)

Intervalos Iniciales para Peatones (LPI)

Los Intervalos Iniciales para Peatones, o LPI, son una ventaja que se le da al peatón cuando la señal de caminar se enciende antes de que se encienda la luz verde que da paso a los vehículos. Esto les permite a los peatones ingresar al cruce peatonal antes de que los vehículos empiecen a hacer un giro. Las señales peatonales accesibles complementan a los LPI al notificar a los peatones ciegos cuándo pueden empezar a caminar.

Isla de Seguridad Peatonal

Un refugio peatonal dentro del derecho de vía y los carriles de tránsito de una autopista o una calle (U.S. DOT FHWA)

Junta comunitaria

Las juntas comunitarias son cuerpos de representantes locales de la ciudad de Nueva York. Existen 59 juntas comunitarias en toda la Ciudad, y cada una consiste de hasta 50 miembros no asalariados, la mitad de los cuales son nombrados por los miembros del Concejo del Distrito. Cada junta municipal es dirigida por un Gerente de Distrito que establece una oficina, contrata personal e implementa procedimientos para mejorar la prestación de servicios de la Ciudad en el Distrito. Mientras la responsabilidad principal de la Junta es recibir las quejas de los residentes de la comunidad, también realizan otras tareas, como tramitar los permisos para las fiestas y ferias callejeras. (Unidad de Asuntos Comunitarios del Alcalde de NYC)

Ley para Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA)

La Ley para Estadounidenses con Discapacidades protege los derechos civiles de las personas con discapacidades, de forma similar a la protección de los derechos de las personas relacionados con su raza, color, sexo, nacionalidad de origen, edad y religión. Garantiza la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidades en instalaciones públicas, empleos, transporte, servicios estatales y locales y telecomunicaciones. (www.ada.gov)

Losa de las aceras

Un cuadrado de acera, normalmente de 5 pies x 5 pies. Una acera completa está conformada por varias losas. (Manual de trabajo en las calles)

Medianera

La medianera es un tipo de barrera de tránsito que se usa como medianera elevada o isla de seguridad que es una extensión en una intersección para impedir que viren a la izquierda y los cruces de vehículos hacia o desde la calle que forma la intersección.

MetroCard

El método de pago actual del Transporte de la ciudad de Nueva York, autobuses MTA, autobuses NICE, PATH, Roosevelt Island Tram, AirTrain JFK, y el sistema de autobuses Bee-Line del Condado de Westchester.

Movilidad

El acto de movilizarse o la capacidad de moverse de la posición presente a la posición deseada. (Easter Seals Project ACTION)

Multimodalidad en el transporte

La disponibilidad de opciones de transporte en un sistema o corredor (CTAA)

Paratránsito

Paratránsito es el término que se usa para un servicio de "demanda y respuesta" en el que un cliente elegible reserva con anticipación un viaje a un destino dentro del área de servicio que los autobuses públicos y los metros cubren. La Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA) requiere que a las personas con discapacidades que no puedan usar el transporte masivo accesible, se les proporcione un paratránsito para algunos o para todos los viajes. La MTA de la ciudad de Nueva York administra el programa Access-A-Ride (AAR), el servicio de paratránsito de la ciudad de Nueva York. El servicio ofrece servicios de viajes compartidos, puerta a puerta o servicios de enlace. (MTA.info)

Peatón

Una persona que viaja a pie o que usa dispositivos de asistencia para movilizarse, como sillas de ruedas. (U.S. DOT FHWA)

Plaza peatonal

Las plazas peatonales utilizan los espacios desaprovechados de las aceras para uso peatonal mediante la redefinición de la línea del bordillo usando las marcas de la calle y un tratamiento de grava o de pintura para la superficie.

Prioridad de las señales de tránsito (Transit Signal Priority, TSP)

La TSP le otorga prioridad a los autobuses en los semáforos. Esta es una característica en las rutas de Servicio de Autobuses Selectos de la ciudad de Nueva York que permite que los autobuses tengan una luz verde prolongada en ciertas intersecciones. (MTA)

Prioridad en la asignación de asientos

Asientos designados, por lo general en el frente del vehículo, reservados para personas con discapacidades y personas mayores. (Easter Seals Project ACTION)

Proyectos de Capital

Los proyectos de capital incluyen modificaciones para calmar el tráfico, Rutas Seguras de Acceso a las Escuelas, Rutas Seguras de Acceso al Tránsito, plazas públicas, vía verde, Servicio de Autobuses Selectos, calles escalonadas, paredes de retén, malecones y mamparas. El DOT trabaja para crear proyectos que aumentan la seguridad, mejoran el tránsito, mejoran los espacios públicos y vigorizan la economía. Los proyectos se inician al recibir información de la comunidad (p. ej., a través del proceso de presupuesto anual de la junta comunitaria), por una necesidad demostrada y por las oportunidades de financiamiento externo. Los proyectos de capital son de un plazo mayor que los proyectos internos de construcción por la necesidad de encuestas detalladas, de diseño, y de una mayor coordinación y autorizaciones entre agencias.

Rampa peatonal

Una combinación de rampa y descanso que produce un cambio de nivel en el bordillo. Este elemento ofrece acceso a la calle y a la acera a los peatones que usan silla de ruedas. (U.S. DOT FHWA)

Recorte en el bordillo

El área de la acera que ha sido rebajada o cortada para facilitar el acceso a la calle. (Sitio web del DOT)

Ruta fija

Servicios de transporte en los cuales los vehículos hacen su recorrido de forma regular, en rutas previamente programadas y determinadas, sin ninguna variación. Los servicios de rutas fijas por lo general utilizan vehículos grandes, como autobuses, tienen horarios y calendarios impresos, paradas de autobús designadas en donde los pasajeros pueden abordar o salir del vehículo. Los sistemas de transporte público más pequeños pueden ofrecer servicios de rutas fijas, pero ofrecen a menudo una desviación de ruta, a solicitud, la cual desvía el vehículo de su ruta normal con el fin de proporcionarles a los clientes acceso más cercano a su destino. (Easter Seals Project ACTION)

Señales peatonales accesibles (APS)

Dispositivos que se conectan a los postes de señales peatonales con el fin de ayudar a los peatones ciegos o con deficiencias visuales para que puedan cruzar la calle. Las APS están conectadas a las señales peatonales y envían indicaciones sonoras y vibrotáctiles cuando los peatones presionan un botón instalado en el cruce peatonal.

Señalización

Señales, mapas y otros métodos gráficos o sonoros para dar instrucciones y ubicación a los viajeros. (Diccionario)

Servicio de Autobuses Selectos

Servicio de Autobuses Selectos es la versión de autobuses de tránsito rápido de la ciudad de Nueva York, un enfoque económico de servicio de transporte que usan las ciudades de todo el mundo con el fin de que los viajes en autobús se parezcan más a los viajes en metro. El Servicio de Autobuses Selectos incorpora características como carriles exclusivos para autobuses, cobro de tarifa fuera del vehículo y prioridad en las señales de transporte de autobuses para ofrecer servicios más confiables y seguros en rutas de autobús de mayor actividad.

Servicio de demanda y respuesta

Ver paratránsito.

Servicios de orientación y movilidad

Una disciplina profesional que incorpora herramientas y técnicas usadas por personas ciegas o con deficiencias visuales para orientarse sistemáticamente en sus entornos y para movilizarse de forma independiente. (Easter Seals Project ACTION)

Sistemas de transporte inteligente (ITS)

Se refiere a la amplia gama de información basada en comunicaciones alámbricas e inalámbricas, y tecnologías electrónicas. Cuando se integran a la infraestructura del sistema de transporte y a los mismos vehículos, estas tecnologías alivian la congestión del tráfico, mejoran la seguridad y aumentan la productividad. (CTAA)

Tiempo de cruce para peatones

El tiempo que se requiere para que un peatón cruce una intersección en la ciudad de Nueva York, la duración de los ciclos de tiempo de las señales oscila entre 45 y 120 segundos. La duración de cada señal se determina de acuerdo al volumen de tránsito y a los patrones de tránsito en cada área en particular. El Programa Calles Seguras para Personas Mayores del DOT analiza la prolongación del tiempo de cruce peatonal en los vecindarios con alta concentración de personas mayores que podrían necesitar más tiempo para cruzar la calle.

Transporte comunitario

La familia de servicios de transporte dentro de una comunidad, incluidas las fuentes públicas y privadas, que está disponible para responder a las necesidades de movilidad de todos los miembros de la comunidad. (CTAA)

La Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad fue financiada parcialmente por la Administración Federal de Tránsito y el Departamento de Transporte del Estado de Nueva York.

Prudential
confidence
HSBC
SAMSUNG
enjoy the
Coca-Cola
cans of summer
SHREK THE MUSICAL
T.G.I. FRIDAYS
maxell
ONLY
ONLY
NEW YORK CITY
DOT