

Guía de Recursos de Administración de la Movilidad



2021



[Redacted]

Resumen de la Administración de la Movilidad	6	II. Entorno construido	87
Impactos en el transporte relacionados con el COVID-19	7	Señales peatonales accesibles (APS), señales peatonales con cuenta regresiva y cruces peatonales elevados	88
I. Perfiles de transporte regionales	8	Señales peatonales accesibles (APS)	88
Programas de transporte de NYC DOT	11	Señales peatonales con cuenta regresiva	88
NYC DOT: Señales peatonales accesibles	13	Cruces peatonales elevados	88
NYC DOT: Programación de Arte y Eventos	15	Ciclismo	89
NYC DOT: Plan de acción Better Buses	16	Carriles para bicicletas	89
NYC DOT: Administración de Paradas de Autobús	19	Estacionamiento de bicicletas/CityRack	89
NYC DOT: Programa Bus Stops Under the El	20	Estaciones de Citi Bike	89
NYC DOT: Programa Piloto de Carshare	21	Programa CityBench, demarcadores flexibles y bloques de granito y maceteros	90
NYC DOT: Citi Bike	23	Programa CityBench	90
NYC DOT: Administración de los Permisos de Construcción y Cumplimiento	25	Demarcadores flexibles	90
NYC DOT: Unidad de Servicio al Cliente, Acceso al Idioma y Correspondencia	27	Bloques de granito y maceteros	90
NYC DOT: Programa de Administración de la Movilidad	29	Extensión de bordillo, cruces desplazados y bahías de giro	91
NYC DOT: Permisos de estacionamiento	30	Extensiones de bordillo	91
NYC DOT: Programa de Rampa Peatonal	32	Cruces desplazados	91
NYC DOT: Unidad Peatonal	33	Bahías de giro	91
NYC DOT: Programa Plaza	35	Superficies de advertencia detectables y rampas peatonales	92
NYC DOT: Calles Seguras para Personas Mayores	37	Superficies de advertencia detectables	92
NYC DOT: Educación y Difusión de Seguridad	38	Rampas peatonales	92
NYC DOT: Unidad de Seguridad Escolar	41	Fases exclusivas para peatones (EPP) e intervalos iniciales para peatones (LPI)	93
NYC DOT: Seasonal Streets	42	Fases exclusivas peatonales (EPP)	93
NYC DOT: Programa de Aceras	43	Intervalos iniciales para peatones (LPI)	93
NYC DOT: Staten Island Ferry	45	Productos WalkNYC y LinkNYC	94
NYC DOT: Programa Embajador de la Calle	47	Letreros de calle	94
NYC DOT: Servicios de transporte	48	LinkNYC	94
NYC DOT: Programa Truck's Eye View	50	WalkNYC	94
NYC DOT: Programa de Señalización WalkNYC	51	Extensiones de la medianera y islas de seguridad peatonal	95
NYC DOT: Programa Weekend Walks	53	Extensiones de la medianera	95
Otras agencias de servicios de transporte	55	Islas de seguridad peatonal	95
Ferrocarriles de Cercanías de MTA, Ferrocarril de Long Island y Ferrocarril Metro-North	56	Zonas de carga escolar	95
Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA	61	Plazas peatonales, calles compartidas y asientos en las calles	96
Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA, Access-A-Ride	66	Plazas peatonales	96
Nassau Inter-County Express	68	Shared Streets	96
Departamento para las Personas Mayores de NYC (NYC Department for the Aging), Programas de Transporte	71	Asientos en las calles	96
Departamento de Educación de NYC (NYC Department of Education), transporte estudiantil y educación para viajes	72	Transporte público	97
Corporación de Desarrollo Económico de NYC, NYC Ferry	75	Carril exclusivo para autobuses	97
Comisión de Taxis y Limusinas de NYC	79	Parada de autobus	97
Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey	82	Barras inclinadas	97
Condado Westchester, sistema de autobuses Bee-Line	84	Iluminación pública y Under the El	98
		Iluminación pública	98
		Under the El	98
		Reconocimientos	99



En 2012, NYC DOT lanzó el Programa Administración de la Movilidad. El programa trabaja para mejorar las necesidades de movilidad de las personas con discapacidades, personas mayores, poblaciones con bajos ingresos y con dominio limitado del inglés.

Resumen de la Administración de la Movilidad

¡Bienvenido a la Guía de Recursos para la Administración de la Movilidad! ¿Se preguntará qué es Administración de la Movilidad? Administración de la movilidad es un término que popularizó la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA). Se trata de una metodología centrada en el ser humano para coordinar y tratar las necesidades de transporte. El Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (NYC DOT) reconoce la importancia de esta metodología para planificar e implementar proyectos de transporte. En 2012, NYC DOT lanzó el Programa Administración de la Movilidad (Mobility Management, MMP). El programa trabaja para mejorar la movilidad de las personas con discapacidades, personas mayores, poblaciones con bajos ingresos y con dominio limitado del inglés.

La Guía de Recursos sirve como una plataforma única de la infraestructura de transporte existente y los programas que atienden a esta población. En esta guía presentamos los elementos clave de la infraestructura para aumentar la conciencia del panorama cambiante de la ciudad. También resaltamos los programas relevantes para que los usuarios conozcan los recursos y el apoyo disponibles. La prioridad de NYC DOT es proteger la vida de millones de peatones, ciclistas y motoristas que usan las calles de Nueva York todos los días. En esta guía se mencionan las iniciativas de Vision Zero, que tienen como objetivo eliminar todas las víctimas mortales del tráfico. Vision Zero hace hincapié en la importancia de crear infraestructuras seguras y accesibles para todas las edades y capacidades. Esto es clave para la movilidad de nuestros usuarios más vulnerables de la carretera.

Además, reconocemos que, aunque nuestro sistema de transporte está en manos de múltiples agencias, es beneficioso tener un conocimiento completo de los recursos disponibles. En esta guía se incluye un resumen de los servicios que prestan otras agencias en la Ciudad de Nueva York como la Autoridad de Transporte Metropolitano (Metropolitan Transportation Authority, MTA) y la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (Port Authority of New York and New Jersey, PANYNJ).

NYC DOT publicó la primera guía en 2015 y nos complace compartir con usted nuestra edición con información actualizada 2020 con nuevos programas. Si usted es una persona de la población objetivo, un trabajador social, un administrador de proyecto de la ciudad o un investigador, esperamos darle a conocer las amplias opciones de transporte accesible que esta gran ciudad tiene disponible.



Impactos en el transporte relacionados con el COVID-19

El 7 de marzo de 2020, el gobernador Andrew Cuomo declaró un estado de emergencia en el Estado de Nueva York como consecuencia del aumento de los casos de coronavirus (COVID-19). Después de este comunicado, el 22 de marzo se implementó New York PAUSE, una orden ejecutiva que exigía el cierre de todas las compañías no esenciales en todo el estado. La información y las estadísticas de esta guía se recopilaron antes del estado de emergencia por COVID-19. Algunos servicios y programas de transporte funcionarán de manera diferente cuando la Ciudad de Nueva York vuelva a abrir.

Nosotros, NYC DOT, estamos investigando, probando e implementando soluciones innovadoras para tener un distanciamiento social adecuado y prevenir infecciones. Reestructuramos temporalmente algunos programas de eventos y v y empezamos nuevas iniciativas para ajustarnos a nuestra realidad actual.

Los cambios van desde el pago sin contacto en los parquímetros hasta Open Streets y Open Restaurants. El programa Open Streets, cuando esté completo, abrirá 100 millas de calles para que peatones y ciclistas disfruten del espacio público mientras observan el distanciamiento social. El programa Open Restaurants, amplía temporalmente las opciones de asientos al aire libre para los establecimientos de comida. También creamos más millas de carriles para bicicletas y estacionamientos temporales para bicicletas cerca de los hospitales para dar servicio a los trabajadores esenciales y para la recreación. Recomendamos que aproveche estos programas. El ejercicio al aire libre tiene beneficios mentales y físicos. Desgraciadamente, algunos de los eventos más

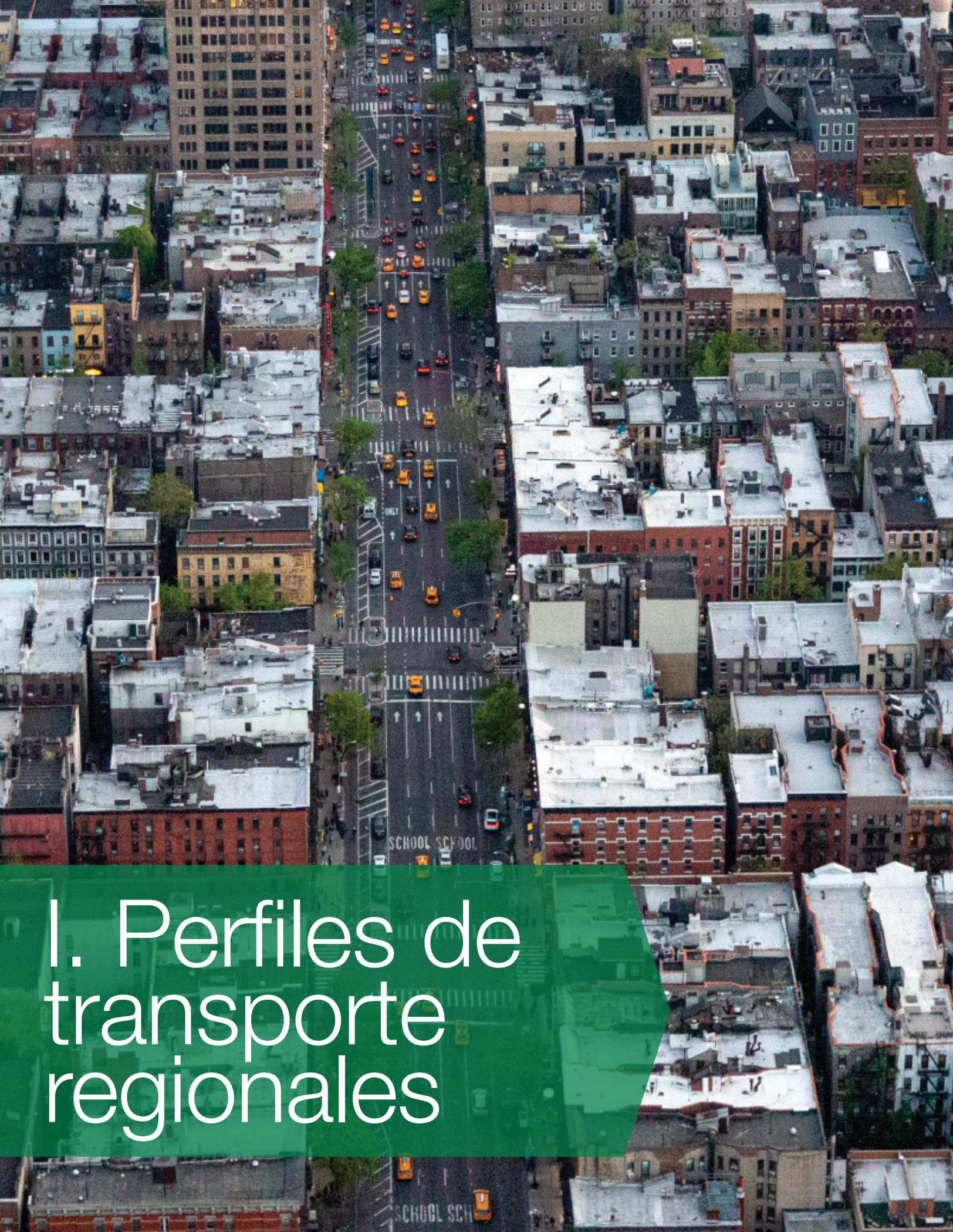
apreciados que involucran a grandes grupos de personas, como Summer Streets y Truck's Eye View, están en suspenso. Aunque se trata de una situación en desarrollo, el compromiso de NYC DOT de cumplir las necesidades de movilidad de todos se mantiene.

Puede encontrar enlaces a información importante sobre el impacto del COVID-19 en nuestros programas y servicios en la parte superior de la [página de inicio de NYC DOT: \(nyc.gov/dot\)](#). Esperamos que estos enlaces faciliten la búsqueda y comprensión de los cambios más recientes que lo afectan. Incluyen enlaces a: Alertas del COVID-19 de NYC DOT (en 11 idiomas), información de permisos de estacionamiento, normas de estacionamiento lateral alternativo, el horario modificado del Staten Island Ferry e información sobre los Open Restaurants y Open Streets. Se incluirá información actualizada a medida que la situación evolucione y NYC entre en las distintas fases de reapertura. Lo remitimos a los sitios web individuales que se mencionan en esta guía para que conozca los impactos específicos relacionados con el programa del COVID-19. En estos enlaces y en los sitios web de los programas puede encontrar formas de comunicarse con cada uno de ellos.

Reconocemos que habrá imperfecciones mientras implementamos estrategias para tratar los retos que la ciudad desconoce. Apreciamos sus comentarios y su paciencia mientras nos adaptamos.

Nuestros mejores deseos,

El equipo de Administración de la Movilidad



I. Perfiles de transporte regionales



La Guía de Recursos resalta las muchas opciones de viaje, sus ofertas y programas de viaje en un documento fácil de usar para que pueda aprovecharlos.

Perfiles de transporte regionales

El panorama físico de las calles y aceras de la Ciudad de Nueva York cambia constantemente a medida que evolucionamos y encontramos soluciones creativas. También hay muchas más opciones en la manera de viajar. Los cambios están diseñados para que viajar sea más fácil y seguro. La Guía de Recursos resalta las numerosas opciones de viaje, sus ofertas y los programas de viaje en un documento fácil de usar para que pueda aprovecharlas.

El Programa Administración de la Movilidad de NYC DOT reconoce que viajar es especialmente difícil para algunas personas, como las que tienen discapacidades, las personas mayores, las personas con poco dominio del inglés y las poblaciones con bajos ingresos. Generalmente, estas poblaciones también están mal representadas en otras guías de información. Por este motivo, intentamos incluir específicamente características que puedan ayudar a estos grupos. Incluimos muchas ofertas disponibles aquí en NYC DOT y en muchas otras agencias regionales para que esta guía pueda ser de gran utilidad para conectarse entre las opciones de viaje. Esta guía tiene un amplio rango, pero debido al espacio y al tiempo no se pudieron incluir todos los servicios disponibles.

Esta sección está dividida en dos partes (1) Programas de transporte de NYC DOT y (2) servicios de transporte que prestan otras agencias dentro de la Ciudad de Nueva York (que tienen un punto de partida o de llegada en Nueva York). En esta guía se incluye información relacionada con las calles, aceras, plazas, educación y alcance comunitario acerca de viajes etc. También se incluye información de los servicios de transporte relacionados con autobuses, trenes, ferries y servicios de taxi y de autos de alquiler.

AND FER



Los programas de NYC DOT están enfocados en mejorar las calles, las aceras y las plazas, Staten Island Ferry, los programas de alcance comunitario, los programas educativos y de seguridad, los servicios de traducción y los programas que ayudan a diseñar el entorno construido para permitir una mayor accesibilidad

Programas de transporte de NYC DOT

NYC DOT ofrece varios programas que pueden facilitar el desplazamiento de todos los usuarios. Aunque no todos se mencionan en esta guía, se resaltaron los que tienen un impacto directo en las personas con discapacidades, las personas mayores, las poblaciones con bajos ingresos y las personas con capacidad limitada para hablar inglés.

En esta sección, resaltamos los programas de NYC DOT centrados en mejorar calles, aceras y plazas. Esta sección también incluye información de nuestro servicio de Staten Island Ferry, programas de alcance comunitario, programas educativos y de seguridad, servicios de traducción y programas que ayudan a diseñar el entorno construido para permitir una mayor accesibilidad. Para cada programa, se incluyó un resumen, qué ofrece y cómo puede usar el programa o encontrar más información.

Los programas de transporte que se presentan en esta sección incluyen:

- Señales peatonales accesibles (APS)
- Planificación de arte y eventos
- Plan de acción Better Buses
- Administración de Paradas de Autobús
- Programa Bus Stops Under the El
- Carshare
- Citi Bike
- Unidad de Servicio al Cliente, Acceso al Idioma y Correspondencia (CSLACU)
- Administración de los permisos de construcción y cumplimiento
- Programa de Administración de la Movilidad
- Permisos de estacionamiento
- Unidad Peatonal
- Programa de Rampa Peatonal
- Programa Plaza
- Calles Seguras para Adultos Mayores
- Educación y Difusión de Seguridad
- Oficina de Ingeniería para la Seguridad en Escuelas
- Programa de Aceras
- Calles Estacionales
- Staten Island Ferry
- Programa Embajador de la Calle
- Servicios de transporte (CityBench y mobiliario urbano)
- Truck's Eye View
- Programa de Señalización WalkNYC
- Programa Weekend Walks



START CROSSING
Watch For
Vehicles

DON'T START
Finish Crossing
If Started

DON'T CROSS

PUSH BUTTON
TO CROSS

Fecha de
lanzamiento:

2011

**La primera señal
peatonal audible
de la Ciudad
de Nueva York
se instaló en
Queens en
1957.**

NYC DOT: Señales peatonales accesibles

Señales peatonales accesibles (Accessible Pedestrian Signals, APS) son dispositivos instalados en los postes de señales peatonales. Las APS ayudan a los peatones ciegos y con baja visión a cruzar la calle. Estos dispositivos dan información en formatos no visuales, como señales sonoras, mensajes de voz y superficies vibradoras, para alertar a los peatones con deficiencias visuales cuando se enciende la fase "caminar" en una intersección determinada. La primera señal peatonal audible de la Ciudad de Nueva York se instaló en Queens en 1957. El modelo actual ajusta el volumen según el nivel de ruido del ambiente en las áreas adyacentes. Según lo exige la Ley local 21 de 2012, NYC DOT instaló unidades de APS en 25 intersecciones más cada año hasta 2015. La Ley local 60 de 2014 entró en vigencia el 1 de enero de 2016, por lo que exigió que NYC DOT instalara unidades de APS en 75 intersecciones anualmente. A partir de 2019, NYC DOT se comprometió a instalar APS en 150 intersecciones por año durante dos años. Al 31 de diciembre de 2019, se cumplió el objetivo de 150 nuevas instalaciones de APS, con un total de 546 intersecciones con unidades de APS instaladas en toda la ciudad.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El programa APS trabajó en estrecha colaboración con la Oficina del Alcalde para Personas con Discapacidades (Mayor's Office for People with Disabilities, MOPD) y con organizaciones como la coalición Peatones por Calles Accesibles y Seguras (Pedestrians for Accessible and Safe Streets, PASS), que abogan en beneficio de las personas con discapacidades de la vista. Todos los años se hacen varios talleres y reuniones para formular estrategias para el mejoramiento y las prioridades del programa APS. Para mejorar consistentemente el programa APS, los gerentes del proyecto reconocen que es esencial tener un diálogo continuo con las organizaciones que defienden los derechos de las personas con deficiencias visuales. Además, los administradores del programa APS reclutaron a grupos de defensa y miembros de la comunidad para evaluar las nuevas tecnologías APS.

La instalación de APS se hace en función de las peticiones. El programa APS revisa, evalúa y clasifica las peticiones. Dentro de las cosas que se tendrán en cuenta se incluye 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, incluyendo la distancia de cruce. La clasificación determina qué APS se debe instalar primero.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información, ver la lista completa de APS instaladas actualmente en NYC o pedir APS, visítenos en línea en el [sitio web de APS de NYC DOT](https://www1.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/accessiblepedsignals.shtml): (<https://www1.nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/accessiblepedsignals.shtml>).

Para pedir una APS escriba al Comisionado usando el enlace que está en el sitio web que se menciona arriba. Incluya la intersección correspondiente y cualquier otra información que pueda ser útil para justificar esa intersección, incluyendo la proximidad a un centro cercano que atiende a personas con discapacidades de la vista. Si una APS se averió, llame al **311** inmediatamente para que la reparen. Especifique que la señal es una "señal peatonal accesible" e identifique el problema específico.



Baile de Hejdi Latsky en el Festival de Danza Summer Streets

Fecha de
lanzamiento:
2008

**Más de 100,000
pies cuadrados
de propiedad
de NYC DOT se
pintaron con
murales desde
el comienzo
del programa
en 2008.**

NYC DOT: Programación de Arte y Eventos

Programación de Arte y Eventos designa y supervisa la instalación de obras de arte públicas temporales en las instalaciones de NYC DOT y organiza y administra la programación de eventos a gran escala sin autos. Algunos ejemplos incluyen Summer Streets y Car Free Earth Day. El arte público y los eventos activan el espacio público y mejoran la calidad de vida de todos los neoyorquinos. Las obras de arte públicas temporales embellecen las infraestructuras con murales coloridos, proyecciones dinámicas y esculturas llamativas instaladas por artistas en colaboración con organizaciones sin fines de lucro de la comunidad. Más de 100,000 pies cuadrados de propiedad de NYC DOT se pintaron con murales desde el comienzo del programa en 2008.

Hay tres categorías de programación de eventos:

- Arte público,
- Actuación y
- Actividades relacionadas con el ambientalismo, la recreación al aire libre, el arte y la cultura y la salud y el bienestar.

Además, el programa coordina la conservación y el mantenimiento de la colección de arte permanente de NYC DOT y colabora con el Programa Percent for Art del Departamento de Asuntos Culturales (Department of Cultural Affairs, DCLA) de NYC para designar obras de arte permanentes como parte de la ley Percent for Art.

La Programación de Arte y Eventos trabaja en estrecha colaboración con las cinco Oficinas del Comisionado del distrito municipal de NYC DOT para presentar información de arte y eventos a las organizaciones de la comunidad, a sociedades sin fines de lucro y a los artistas de los barrios de los cinco distritos municipales. Toda la programación de eventos y las propuestas de arte temporales se evalúan según las necesidades de accesibilidad de las personas de todas las capacidades. En el caso de los eventos sin autos, NYC DOT trabaja con los socios seleccionados para garantizar que todas las actividades siguen las directrices recomendadas para la programación accesible. Además quienes presentan propuestas reciben directrices sobre cómo hacer que las actividades sean accesibles y diseñar una señalización creativa para atraer a todos los participantes. A lo largo de las rutas del evento se colocan carpas de información con intérpretes de idiomas, servicios de traducción, mapas en braille y otros servicios de asistencia. NYC DOT exige un espacio mínimo de cinco pies alrededor de las esculturas temporales para mantener las vías de circulación. La señalización de las obras de arte temporales se instala para dar información sobre cada proyecto.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Se presentan obras de arte temporales y permanentes y eventos sin autos en la propiedad de NYC DOT en los cinco distritos municipales. Esto incluye plazas públicas, triángulos, medianeras, aceras, postes de iluminación pública, vallas, puentes, calles escalonadas, espacios peatonales de asfalto y barreras de jersey. Los lugares se evalúan según los criterios que incluyen la seguridad pública, la proximidad a los corredores de transporte y las necesidades de embellecimiento.

Las peticiones de obras de arte temporales y las oportunidades de programación sin autos se administran mediante de convocatorias abiertas, solicitudes en nuestro sitio web, correo electrónico, correspondencia de la Junta de la Comunidad y la difusión de la Oficina de Comisionados del Distrito Municipal.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información o hacer una petición visítenos en línea en la [página web de Programación de Arte y Eventos: \(nyc.gov/dotart\)](http://nyc.gov/dotart).

La información sobre el programa se da a conocer al público de manera continua a través de los canales de medios sociales de NYC DOT, el sitio web, el boletín electrónico, los folletos de difusión de la comunidad y las notificaciones de la junta comunitaria.

Fecha de
lanzamiento:

2019

**Muchos
semáforos
ahora pueden
detectar cuando
se acerca un
autobús y
mantener la
señal verde por
más tiempo.**

NYC DOT: Plan de acción Better Buses

El plan de acción Better Buses se introdujo para mejorar la velocidad y la confiabilidad de los autobuses en la Ciudad de Nueva York. El plan también tiene como objetivo mejorar la accesibilidad física a las paradas de autobús. Las maneras en que NYC DOT, en colaboración con MTA y el Departamento de Policía de Nueva York (NYPD), están haciendo que los autobuses funcionen mejor para los pasajeros incluyen:

- Agregar nuevos carriles para autobuses y mejorar los existentes. Esto permite a los autobuses evitar el congestionamiento. Los pasajeros llegan a sus destinos con más rapidez y confiabilidad.
- Hacer respetar los carriles para autobuses por medio de la tecnología de las cámaras, las citaciones de NYPD y el remolque. Esto garantiza que los carriles de autobús tengan el efecto deseado.
- Usar la tecnología de los semáforos para reducir el tiempo que los usuarios de los autobuses deben esperar en las intersecciones. Por ejemplo: muchos semáforos ahora pueden detectar cuando se acerca un autobús y mantener la señal verde por más tiempo. NYC DOT también está usando señales exclusivas para autobuses para darles una ventaja sobre el resto del tráfico.
- Mejorar las condiciones en las paradas de autobús y sus alrededores. El objetivo es facilitar el acceso a las paradas de autobús, dar un entorno más cómodo y dar información. Esto incluye:
 - Mejoras en las aceras y rampas para peatones (recorte en el bordillo) alrededor de las paradas de autobús
 - Bancas y barras de apoyo en las paradas clave de autobús
 - Postes de tiempo de autobús (relojes de conteo regresivo)
 - Trabajar con MTA, que opera los autobuses de la ciudad, para mejorar el servicio y las operaciones de los autobuses y participar en el rediseño de la red de autobuses de MTA.

Proyectos de Better Buses

En 2019, NYC DOT implementó 22 proyectos de Better Buses en los cinco distritos municipales. Las mejoras en las rutas de autobús dieron servicio a más de 700,000 pasajeros por día de la semana. Estos proyectos se centraron en tramos de carretera en los que se podía mejorar el rendimiento o la accesibilidad de los autobuses. Con frecuencia combinaban múltiples elementos, como carriles para autobuses, mejoras en la accesibilidad de las paradas de autobús y medidas de seguridad para los peatones. Las características frecuentes que mejoran la accesibilidad y la seguridad para todos incluyen:

- Medianeras peatonales y extensiones de bordillo en las intersecciones junto a las paradas de autobús
- Bordos de autobús (extensiones de acera de plástico reciclado duradero) en las paradas de autobús. Dan más espacio y una superficie plana para el despliegue de rampas para sillas de ruedas.

Accesibilidad de las paradas de autobús

Además de ser parte de los proyectos de Better Buses, NYC DOT está adoptando una metodología en toda la ciudad para priorizar e implementar la accesibilidad de las paradas de autobús. En 2019 hubo 28 paradas de autobús que recibieron mejoras de accesibilidad física. NYC DOT también está completando un Estudio de Accesibilidad de Paradas de Autobús. El estudio documentará las necesidades de la ciudad y ayudará a priorizar las mejoras.

NYC DOT está adoptando un método en toda la ciudad para priorizar e implementar la accesibilidad de las paradas de autobús

Estrategias actuales de alcance comunitario

NYC DOT dirige la difusión local durante la planificación de cada proyecto de Better Buses. Un proyecto específico podría incluir todo o parte de lo siguiente:

- Sesiones informativas con las partes interesadas
- Alcance en la calle
- Talleres públicos y jornadas a puertas abiertas
- Encuestas a compañías
- Encuesta a compradores

En 2019, NYC DOT formó el Grupo Asesor de Better Buses, que incluye representantes de la Oficina del Alcalde para Personas con Discapacidades, la Asociación Americana de Personas Jubiladas (American Association of Retired Persons, AARP), el Centro para la Independencia de los Discapacitados y otros defensores, agencias y funcionarios electos. El grupo da información sobre el plan de acción y desarrolló recomendaciones en áreas como la investigación, las comunicaciones, el alcance y las pequeñas empresas.

NYC DOT está trabajando en estrecha colaboración con MTA en su proceso de planificación del rediseño de la red de autobuses y asistiendo a talleres públicos para obtener la opinión de los participantes del público sobre dónde les gustaría ver los futuros carriles para autobuses y otras medidas prioritarias.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información visítenos en línea en la [página web de Better Buses](http://nyc.gov/betterbuses): (<http://nyc.gov/betterbuses>).





Destination
 Bay Ridge
 St George
 Bay Ridge
 Hylan Bl &
 Norway Av

Minutes	Route
0	S53
0	S78
0	S79



Fecha de
lanzamiento:

1991

En toda la ciudad hay aproximadamente 15,560 paradas de autobús.

La Administración de las paradas de autobús determina dónde se pueden colocar las paradas de Access-A-Ride.

NYC DOT: Administración de Paradas de Autobús

La Administración de Paradas de Autobús se estableció originalmente como el Programa Guide-A-Ride del Departamento de Servicios Generales de NYC en 1980. La Administración de Paradas de Autobús es ahora responsable de crear, revocar, modificar y dar mantenimiento a las estaciones de autobús, las paradas de autobús y las áreas de estacionamiento de autobuses. También emitimos permisos de paradas de autobús para:

- Servicios de autobuses privados, como autobuses interurbanos (por ejemplo, Bolt Bus, Mega Bus);
-
- Proveedores de transporte público (por ejemplo, Westchester Bee Line, Nassau NICE Bus, New Jersey Transit); y
-

Hay aproximadamente 15,560 paradas de autobús en toda la ciudad. La Administración de Paradas de Autobús se encarga de la señalización reglamentaria de "Bus Stop No Standing", "Punto de conexión de autobuses" y "Estacionamiento de autobuses" para que los autobuses funcionen sin problemas. Presentamos paneles de información de ruta/destino/lugar para que los usuarios puedan encontrar el autobús adecuado para ellos.

Paradas designadas Access-A-Ride

Además de las paradas de los autobuses de ruta fija, la Administración de Paradas de Autobús determina dónde se pueden colocar las paradas de Access-A-Ride. Estas paradas se localizan normalmente en los 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 para determinar que el lugar está aprobado.

Paradas de autobús/Punto de conexión de autobuses/Estacionamiento de autobuses

La Administración de Paradas de Autobús interviene cuando un proyecto de construcción afecta a una parada de autobús, a un punto de conexión de autobuses o el lugar de estacionamiento de autobuses. NYC DOT coordina la colocación de nuevas paradas de autobús con el lugar de nuevas plataformas de autobús, nuevos recortes en el bordillo, árboles, hidrantes, etc. para lograr un diseño de calle bien planificado.

Estrategias actuales de alcance comunitario

La Administración de Paradas de Autobús se coordina con las unidades internas y otras agencias (en estrecha colaboración con MTA) para reubicar las paradas de autobús o las paradas designadas de Access-A-Ride ya sea temporal o permanentemente. Esta unidad también trabaja con el Departamento de Parques para podar los árboles cerca de las paradas de autobús y con otros equipos de NYC DOT al reubicar marquesinas, parquímetros, etc.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

En caso de que falte mobiliario, como una señal, un poste o paneles de información de ruta/destino/lugar, comuníquese con la unidad de Administración de Paradas de Autobús llamando al **311**. Si quiere pedir la reubicación de una parada de autobús o una parada designada de Access-A-Ride, comuníquese con su junta comunitaria local o con los funcionarios electos, quienes se comunicarán con Relaciones Gubernamentales y Comunitarias de MTA.

Fecha de
lanzamiento:
2007

Las mejoras del programa Bus Stops Under the El son particularmente útiles para las poblaciones con discapacidades.

NYC DOT: Programa Bus Stops Under the El

El programa Bus Stops Under the El mejora la seguridad y la accesibilidad en el lugar de las paradas de autobús debajo de estructuras elevadas del metro. En estos lugares, las columnas del metro evitan que los autobuses accedan a la acera y los pasajeros se ven obligados a esperar el autobús en la calle. NYC DOT hace mejoras en estos lugares construyendo plataformas de abordaje de autobuses o extensiones del bordillo.

Las mejoras del programa Bus Stops Under the El dan a los usuarios un espacio seguro para esperar el autobús y la posibilidad de subir sin atravesar el tráfico. La accesibilidad mejora al permitir que los pasajeros suban y bajen del autobús desde un bordillo elevado en lugar de la acera.

Las mejoras del programa Bus Stops Under the El son particularmente útiles para las poblaciones con discapacidades. Estas poblaciones tienden a depender más del servicio de autobús, especialmente cuando las estaciones de metro cercanas no son accesibles.

Nuestro objetivo es quitar todas las paradas de autobús inaccesibles en los lugares "debajo de El".

Las mejoras del programa Bus Stops Under the El corrigen una condición única que existe en un número selecto de corredores en toda la ciudad. El personal de NYC DOT trabaja para priorizar las mejoras en los lugares basándose en muchos factores, incluyendo la actividad peatonal, el número de pasajeros de los autobuses, el financiamiento y la viabilidad de las mejoras.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el programa **Bus Stops Under the El** visítenos en línea en la pestaña "Peatones" de la página web de NYC DOT: (www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/safertstransit.shtml).



Fecha de
lanzamiento:
2018

Las empresas de carshare participantes deben dar un automóvil con controles manuales instalados profesionalmente a cualquier miembro en el transcurso de 48 horas después de la petición.

NYC DOT: Programa Piloto de Carshare

Carshare es un servicio que ofrece a los usuarios un auto para su uso a corto plazo, generalmente por horas o minutos. Las empresas participantes en este programa prestan un servicio de ida y vuelta, en el que los miembros alquilan y devuelven los autos en el mismo lugar. NYC DOT se asoció con Zipcar y Enterprise para este programa piloto.

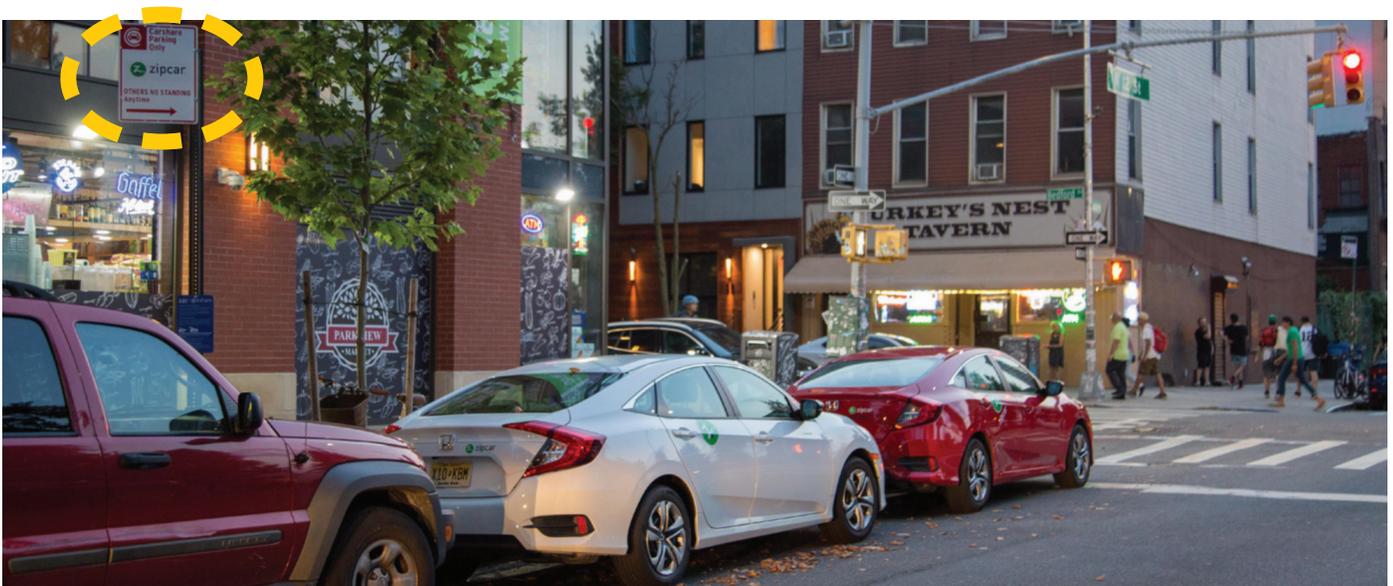
Este programa tiene lugares de estacionamiento en la calle y en estacionamientos para los usuarios de carshare. Los lugares de estacionamiento reservados están marcados con señales que dicen "Carshare Parking Only - Others No Standing" y tienen marcado el nombre de la compañía de auto compartido donde los usuarios se pueden estacionar. Una señalización más en cada lugar en la calle explica, en varios idiomas el nuevo uso de la acera. Esto incluye los objetivos del Piloto de Carshare y cómo los neoyorquinos se pueden convertir en miembros de carshare para aprovechar esta opción de movilidad.

Las empresas de carshare participantes deben dar un auto con controles manuales instalados profesionalmente a cualquier miembro en el transcurso de 48 horas después de la petición. Los controles manuales permiten a las personas con discapacidades motrices conducir el auto con las manos, en lugar de con los pies. La compañía de carshare administra todas las membresías. También dan tarifas con descuento, como una opción de pago por uso y membresías con descuento para las personas que califican. Zipcar tiene un programa con el Departamento de Viviendas de la Ciudad de Nueva York (New York City Housing Authority, NYCHA) que da membresías con descuento a los residentes de NYCHA y tiene autos estacionados en los estacionamientos de NYCHA.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información visítenos en línea en la [página web de Carshare de NYC DOT](http://nycdotcarshare.info): (nycdotcarshare.info).

Para unirse al programa los neoyorquinos deben pedir la membresía de carshare directamente en [Zipcar en: \(zipcar.com\)](http://zipcar.com) y esperar dar información como la licencia de conducir y la forma de pago.





BILLS WHOLESALE HARDWARE
(718) 257-6111

citi bike

Fecha de
lanzamiento:
2013

El programa Reduced Fare Bike Share da a los residentes de NYCHA o a los beneficiarios de SNAP acceso a una membresía de Citi Bike de \$5 por mes.

NYC DOT: Citi Bike

Las bicicletas compartidas son un medio de transporte fácil y asequible que permite a los usuarios hacer viajes en bicicletas robustas y de uso público. El sistema actual de bicicletas compartidas de la Ciudad de Nueva York, Citi Bike, forma parte de una asociación pública-privada con Lyft. Citi Bike es un sistema de bicicletas compartidas basado en estaciones. Las bicicletas se desbloquean en una estación y se pueden devolver en cualquier otra estación del sistema. Esto hace que el sistema de bicicletas compartidas sea ideal para viajes cortos y solo de ida. Los usuarios de Citi Bike completaron más de 94 millones de viajes desde el lanzamiento del programa en 2013.

NYC DOT y Citi Bike desarrollaron una membresía con descuento para las poblaciones elegibles. El programa Reduced Fare Bike Share da a los residentes del Departamento de Viviendas de la Ciudad de Nueva York (NYCHA) o a los beneficiarios del programa Supplemental Nutritional Assistance Program (SNAP) acceso a una membresía de Citi Bike de \$5 al mes. Esta membresía no tiene un compromiso anual.

En 2019, NYC DOT y Lyft formaron la Junta Asesora de Equidad de Citi Bike. Este panel de 20 personas asesora, evalúa y promueve los esfuerzos de equidad de Citi Bike. Esto incluirá la programación sobre el terreno, opciones de membresía asequibles y diversas asociaciones de la comunidad.

Citi Bike también supervisó un programa piloto de bicicletas de mano para aumentar el acceso al sistema para las personas con discapacidad. Esta iniciativa se hizo en el verano de 2019 y llevó las bicicletas de mano a varios eventos de la comunidad en toda la Ciudad. Citi Bike y NYC DOT están trabajando con el Proyecto de capacidad de NYU para evaluar una mejor programación de bicicletas adaptativas.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Los lugares de las estaciones de Citi Bike se seleccionan después de una amplia planificación participativa y de alcance en las comunidades locales. Los neoyorquinos pueden participar en talleres de la comunidad en su barrio. Además, las personas pueden presentar sus ideas a través de un portal de comentarios en línea. NYC DOT también trabaja con la junta comunitaria y otras partes interesadas locales para obtener opiniones.

NYC DOT tiene rigurosos criterios técnicos para el lugar de las estaciones de bicicletas compartidas. Los factores que se consideran incluyen:

- Requisitos de ADA (por ejemplo, el ancho de la acera)
- Pérdida de estacionamiento
- Proximidad a los servicios públicos

NYC DOT intenta lograr un equilibrio adecuado entre los distintos usos de nuestras calles.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información del programa Citi Bike o para saber cómo rentar una bicicleta visítenos en línea en el [sitio web de Bikeshare de NYC DOT: \(nyc.gov/bikeshare\)](https://www.nyc.gov/bikeshare) o en el [sitio web de Citi Bike: \(citibikenyc.com\)](https://www.citibikenyc.com).





NYC DOT: Administración de los Permisos de Construcción y Cumplimiento

Dentro de NYC DOT hay dos unidades que administran el proceso de concesión de permisos y el cumplimiento de la construcción 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). OCMC emite más de 150 tipos diferentes de permisos de construcción de aceras y calzadas a compañías de servicios públicos, contratistas, agencias gubernamentales y propietarios de viviendas. En promedio se dan aproximadamente 700,000 permisos al año, que afectan la ruta de viaje de los peatones.

HIQA de NYC DOT vela por el cumplimiento de las leyes y reglamentos para los trabajos de construcción en aceras, calzadas y autopistas de la ciudad. Esto se hace principalmente a través de la inspección. Más de 150 inspectores de NYC DOT revisan el lugar de la obra para comprobar el cumplimiento de las condiciones del permiso. Emiten infracciones cuando los titulares de los permisos no cumplen las leyes y normas o cuando se hacen trabajos en el derecho de paso público sin permiso.

Las especificaciones de la agencia se deben seguir para cumplir la accesibilidad y seguridad del lugar de construcción. Las especificaciones incluyen colocar la señalización apropiada, mantener despejadas las aceras peatonales e instalar adecuadamente todas las pasarelas y rampas temporales.

Las oficinas de permisos de NYC DOT están en instalaciones que cumplen la ADA. Para los clientes con poco dominio de inglés (LEP), nuestros centros de servicio tienen líneas telefónicas de acceso al idioma que ofrecen servicios de traducción. También tenemos “Tarjetas de bienvenida” en diez idiomas que describen los servicios que se prestan en nuestras oficinas.

NYC DOT está trabajando para dar a las poblaciones LEP un portal fácil y accesible en la página de inicio de la agencia. El portal permitirá a los usuarios obtener información y presentar solicitudes de permisos en los 10 idiomas principales.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Antes de emitir los permisos de construcción, OCMC de NYC DOT y los contratistas se coordinan con los centros cercanos que se podrían ver afectados por la construcción. Los centros incluyen escuelas, hospitales y centros para personas con discapacidades de la vista. Por ejemplo, los contratistas se ponen de acuerdo con los directores del sistema de escuelas públicas para identificar la mejor hora del día y del año para completar el trabajo de construcción fuera del centro escolar.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de los permisos y cumplimiento de la construcción visítenos en línea en la [página web de Permisos: \(nyc.gov/permits\)](https://nyc.gov/permits) o en la [página web de HIQA: \(nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/hiqa.shtml\)](https://nyc.gov/html/dot/html/infrastructure/hiqa.shtml).

Si tiene preguntas sobre los permisos, puede llamar a la Oficina Central de Permisos de NYC DOT al **212-839-9566** o envíe un correo electrónico a constructionpermits@dot.nyc.gov. Para revisar el estado de los permisos de construcción activa en las calles visite [NYCStreets en: \(nycstreets.net\)](https://nycstreets.net).

Llame al **311** para reportar un lugar en construcción inaccesible o peligroso en una calle, acera o calzada. Si es posible, recomendamos presentar una foto en un plazo de 12 horas después de localizar un lugar a través de [311 en línea para la Construcción de aceras: \(portal.311.nyc.gov/article/?kanumber=KA-01506\)](https://portal.311.nyc.gov/article/?kanumber=KA-01506). Los informes oportunos ayudan a los inspectores a identificar rápidamente los problemas y a corregirlos, si es necesario.

En promedio se dan aproximadamente 700,000 permisos al año, muchos afectan la ruta de viaje de los peatones.

Free!
Interpretation
Services

¡Gratis!
Servicios de
interpretación

免費!
口譯服務

NEW YORK CITY
See Us When You See Us!
Wear It All Day Long!
Language Access
nyc.gov/dat
or Call 311



NYC DOT: Unidad de Servicio al Cliente, Acceso al Idioma y Correspondencia

Customer Service, Language Access, and Correspondence Unit (CSLACU) de NYC DOT es el centro de servicio al cliente del Comisionado. El Comisionado de NYC DOT escucha a los funcionarios electos, a los representantes de la comunidad, a los grupos de interés comerciales y empresas, a otras agencias gubernamentales y al público en general. CSLACU trabaja en estrecha colaboración con todas las divisiones dentro de la agencia para resolver las preocupaciones de los clientes. Además, CSLACU ayuda a las divisiones a procesar las preocupaciones y la correspondencia relacionadas con proyectos e iniciativas a gran escala de toda la agencia. Los ejemplos incluyen: la desestimación de infracciones en las aceras que provocan las raíces de los árboles y el trámite de reportes sobre los defectos en las rampas para peatones.

Esta unidad ofrece servicios de interpretación de idiomas en los diez idiomas usados más frecuentemente y el lenguaje de señas americano. Tenemos intérpretes de 70 idiomas diferentes en el Programa Language Bank Volunteers

CSLACU procesa la correspondencia que se recibe en el sitio web de NYC DOT (“Comuníquese con el Comisionado”), la oficina del alcalde, el Call Center **311**, las publicaciones en redes sociales y el correo impreso dirigido al Comisionado. Nuestros equipos procesan y rastrean esta correspondencia a través del Sistema de Rastreo de Respuestas de la Agencia (Agency Response Tracking System, ARTS). CSLACU asigna los casos de las preocupaciones de los clientes y las solicitudes de servicios a los departamentos apropiados usando ARTS. Cada caso incluye una fecha de vencimiento.

Acceso al Idioma

CSLACU también se compromete a garantizar que todos los documentos importantes de NYC DOT sigan la iniciativa de lenguaje sencillo del alcalde. Esta iniciativa el público, incluyendo las poblaciones con conocimientos limitados de inglés (LEP), pueda entender fácilmente todos los documentos importantes o de distribución habitual. CSLACU presenta contenidos en lenguaje sencillo en los diez idiomas principales y con frecuencia otros departamentos piden que convierta sus documentos a lenguaje sencillo.

CSLACU ofrece servicios de difusión a través de llamadas telefónicas y visitas a nuestros centros de atención al público. Para cumplir la Ley Local 30, la unidad también ofrece servicios de interpretación de idiomas en los diez idiomas usados más frecuentemente (mencionados abajo) y en el lenguaje americano de señas. Tenemos intérpretes de 70 idiomas diferentes del programa Language Bank Volunteers. Los idiomas más frecuentes que se interpretan son:

- | | |
|------------|---------------------|
| 1. español | 6. polaco |
| 2. chino | 7. criollo haitiano |
| 3. ruso | 8. árabe |
| 4. coreano | 9. francés |
| 5. bengalí | 10. urdu |

Para cumplir la Ley local 30, NYC DOT dará a los clientes LEP un portal fácil y accesible en la página de inicio de la agencia que les permitirá pedir licencias, permisos y registros en los 10 idiomas principales.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información o presentar una pregunta o preocupación comuníquese directamente con CSLACU al: **(212) 839-7100** o escriba al Comisionado visitando la **[página web de contacto de NYC DOT: \(nyc.gov/contactdot\)](http://nyc.gov/contactdot)**.

Para obtener más información sobre los servicios de Acceso al Idioma visítenos en línea en la **[página web de Idiomas de NYC DOT: \(www1.nyc.gov/html/dot/html/about/dot_lap.shtml\)](http://www1.nyc.gov/html/dot/html/about/dot_lap.shtml)**.



Fecha de
lanzamiento:
2012

En 2018, MMP organizó una serie de sesiones de sugerencias con personas con discapacidades para obtener sugerencias sobre un adaptación para los bordes que delinee de manera más efectiva una calle compartida de áreas exclusivas para peatones.

NYC DOT: Programa de Administración de la Movilidad

El Programa de Administración de la Movilidad (Mobility Management Program, MMP) de NYC DOT coordina y mejora las oportunidades de transporte para: personas con discapacidades, personas mayores, personas con habilidades limitadas de inglés y poblaciones con bajos ingresos.

Esto involucra varios métodos, que incluyen:

- Desarrollar recursos y herramientas para el personal de NYC DOT y de la comunidad
- Coordinar los esfuerzos dentro de nuestro NYC DOT y el público; e
- Identificar las estrategias para mejorar los servicios de transporte.

Este método integral permite la comunicación y la colaboración entre NYC DOT y las diversas comunidades.

Además de crear la Guía de Recursos, MMP colabora con grupos internos y con el público para organizar sesiones de sugerencias sobre temas específicos. Un ejemplo son las Shared Streets, calles compartidas. En 2018, MMP organizó una serie de sesiones de sugerencias con personas con discapacidades para obtener sugerencias sobre adaptación para los bordes que delinee de manera más efectiva una calle compartida de áreas exclusivas para peatones. MMP invitó a personas con discapacidades de la vista a probar el material y a compartir ideas sobre lo que sería esencial para una adaptación.



Estrategias actuales de alcance comunitario

MMP hace presentaciones mensuales en organizaciones de la comunidad y sin fines de lucro. Las presentaciones dan una oportunidad para que MMP dé información de las iniciativas de NYC DOT. También es una oportunidad para que el público haga preguntas y aprenda cómo acceder mejor a los programas y servicios de NYC DOT. Las organizaciones también se pueden comunicar con MMP para pedir una presentación, copias de la Guía de Recursos o expresar su interés en colaborar.

MMP usa el material de presentación que es accesible e inclusivo para las organizaciones de la comunidad y sus miembros. MMP logra esto dando material impreso en letra grande con alto contraste de color, presentaciones y documentos digitales accesibles, lenguaje de señas y la interpretación de idiomas dependiendo de las necesidades lingüísticas de la comunidad.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de este programa visítenos en línea en la [página web de Administración de la Movilidad](http://dotmobility.nyc.gov): (dotmobility.nyc.gov). También puede llamar al **212-839-3260** o enviar un correo electrónico a MobilityManagement@dot.nyc.gov.

Fecha de
lanzamiento:
1964

La División de Operaciones de Tráfico de NYC DOT da permisos de estacionamiento para personas con discapacidades.

NYC DOT: Permisos de estacionamiento

La División de Operaciones de Tráfico de NYC DOT da permisos de estacionamiento para personas con discapacidades. Esto incluye los permisos de estacionamiento del estado y de la ciudad para personas y permisos de estacionamiento en la calle para organizaciones sin fines de lucro que sirven a la comunidad de discapacitados.

Permisos del Estado de Nueva York ("Etiqueta colgante"), lanzamiento en 1978



Personas con discapacidades

Las personas podrían ser elegibles para obtener una etiqueta colgante de estacionamiento para discapacitados del Estado de Nueva York si son residentes de NYC y tienen una discapacidad de movilidad temporal o permanente que califique, según el certificado de un médico autorizado en el Estado de Nueva York. Esta etiqueta colgante es válida en cualquier parte del Estado de Nueva York donde haya espacios de estacionamiento designados con el símbolo internacional de acceso para personas con discapacidades. En NYC, todos estos espacios están en áreas laterales de la calle, como estacionamientos en centros comerciales y garajes. La etiqueta colgante se debe usar en el auto que transporta al titular del permiso. El permiso del estado puede tener una validez hasta de cinco (5) años y vence siempre el último día del mes.

Organizaciones

NYC DOT también emite un permiso de etiqueta colgante para organizaciones sin fines de lucro que operan en la Ciudad de Nueva York. Para ser elegibles, las organizaciones deben tener un certificado de funcionamiento que emite el Departamento de Salud del Estado de Nueva York y prestar servicio a personas con discapacidad. Los autos usados para el transporte de personas con discapacidades deben estar registrados a nombre de la organización.



Las personas pueden ser elegibles para obtener una etiqueta colgante de permiso de estacionamiento para personas con discapacidad del Estado de Nueva York si son residentes de NYC y tienen una residencia permanente o temporal, discapacidad de movilidad calificada certificada por un médico autorizado del Estado de Nueva York.

NYC DOT emite permisos de cartel "Permiso de estacionamiento de la ciudad para personas con discapacidad". Estos permisos se diferencian de las etiquetas colgantes en que permiten estacionarse en la calle. Las personas deben cumplir estos requisitos para ser elegibles para este permiso:

- Necesitar el uso de un auto privado para el transporte; y
- Tener una discapacidad grave y permanente que impida la movilidad según el certificado de su médico y un médico designado del Departamento de Salud e Higiene Mental (Department of Health and Mental Hygiene, DOHMH) de la Ciudad de Nueva York. Los titulares de permisos certificados del DOHMH como personas con condiciones permanentes ("estables") obtienen la renovación de su permiso cada tres (3) años. Los titulares de permisos que no están certificados como estables podrán recibir la aprobación por uno, dos o tres años.

Para recibir este permiso califican tanto las personas que son residentes como las que no son residentes de la ciudad. Este tipo de permiso autoriza a las personas a estacionarse en la mayoría de los bordillos de las calles de la ciudad. Para obtener la guía más reciente sobre dónde estacionar puede visitar la página web de permisos de estacionamiento.

Permiso de estacionamiento anual en calle. Lanzamiento en 1992.

Este permiso autoriza que los vehículos de ciertas organizaciones sin fines de lucro tengan privilegios limitados de permanencia y estacionamiento en las zonas de carga y en los parquímetros. Los ejemplos de usos de autos elegibles incluyen servicios médicos, entrega de sangre o servir a las personas sin casa, las personas mayores o las personas con discapacidad.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El Call Center de la Unidad de Permisos y Servicio al Cliente atiende principalmente las consultas de las personas con discapacidad. Estas solicitudes incluyen preguntas sobre los procesos de renovación, el estado de las solicitudes y otros temas administrativos. La unidad también trabaja en estrecha colaboración con el asesor de política de accesibilidad en materia de alcance.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de los permisos de estacionamiento visítenos en línea en la [página web de permisos de estacionamiento](http://nyc.gov/pppdinfo): (nyc.gov/pppdinfo) o llame al **718-433-3100** o TTY **212-504-4115** durante el horario de atención. En cualquier otro horario, llame al **311**.

Fecha de
lanzamiento:
2017

Una característica fundamental de las rampas peatonales nuevas y mejoradas es la superficie de advertencia detectable. Una superficie de advertencia detectable es una cubierta texturizada en el centro de una rampa que se puede detectar con un bastón o con los pies.

NYC DOT: Programa de Rampa Peatonal

Una rampa peatonal conecta la acera con la calzada para dar acceso seguro y fácil a todos los peatones. Es una herramienta esencial para todos los peatones, especialmente las personas mayores y las personas con discapacidad.

Las rampas peatonales están en aproximadamente 185,000 esquinas, en los cruces de mitad de cuadra y en las medianeras. El propósito del Programa Pedestrian Ramp (PRP) es mejorar el mantenimiento actual de las rampas peatonales de NYC DOT y continuar dando esquinas seguras y que sigan las normas de diseño locales y federales. La construcción de rampas peatonales debe cumplir la última versión de las Normas de Carreteras de NYC DOT, las Especificaciones Estándar, la Información Estándar de Construcción y las Normas de Diseño Accesible de la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA).

PRP supervisa las obras de las rampas peatonales en colaboración con el Departamento de Diseño y Construcción de NYC. Según los requisitos de ADA, todas las rampas nuevas deben ser suficientemente anchas para acomodar sillas de ruedas, scooters, andadores y otras ayudas para la movilidad. Las pendientes de las nuevas rampas peatonales deben tener una inclinación/descenso gradual para que todos los peatones puedan acceder a nuestras aceras y calles. Además, el bordillo en la base de las nuevas rampas debe tener una diferencia de altura de menos de ¼ de pulgada para evitar un borde o un peligro de tropiezo. Las rampas también deben estar libres de obstrucciones verticales, como farolas y postes.

Una característica fundamental de las rampas peatonales nuevas y mejoradas es la superficie de advertencia detectable. Una superficie de advertencia detectable es una cubierta texturizada en el centro de una rampa que se puede detectar con un bastón o con los pies. Estas superficies alertan a las personas con discapacidades de la vista de su aproximación a la calzada y de un cambio en el entorno. NYC DOT usa superficies de advertencia de color rojo o blanco brillante para que contrasten con la acera y sean fáciles de ver.

El trabajo de PRP está basado principalmente en el Programa de Repavimentación de Calles de la agencia. Cuando NYC DOT repavimenta las calles, las cuadrillas instalan o mejoran las rampas peatonales adyacentes, si estas no cumplen las normas actuales. Las rampas también se mejorarán en coordinación con los proyectos de mejora de las calles o cuando haya defectos en las aceras.



La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información visítenos en línea en la [página web de Programa de Rampa Peatonal](http://nycpedramps.info): (nycpedramps.info). Si tiene preguntas o preocupaciones sobre una rampa peatonal, comuníquese directamente con NYC DOT a través del [formulario en nuestro sitio web](http://www1.nyc.gov/html/dot/html/contact/contact-form.shtml?routing=pr): (www1.nyc.gov/html/dot/html/contact/contact-form.shtml?routing=pr). También se puede comunicar con el Comisionado del distrito municipal de NYC DOT

NYC DOT: Unidad Peatonal

En la Ciudad de Nueva York hay más viajes a pie que cualquier otro tipo de viaje. Para acomodar estos viajes, las calles se deben diseñar teniendo como prioridad la seguridad, movilidad y accesibilidad de los peatones. La Unidad Peatonal ejecuta proyectos en toda la ciudad que dan como resultado aceras y cruces de peatones seguros, convenientes y cómodos. Esto se consigue simplificando y reasignando el espacio de las calles mediante una serie de métodos. Algunos proyectos son de rápida implementación y consisten en marcas viales y señalización. Los proyectos más complejos implican la construcción de concreto y trabajos de señalización. Cuando es posible con un colaborador de mantenimiento, los proyectos también incluyen mejoras como asientos y paisajismo.

La Unidad Peatonal implementa proyectos en toda la ciudad que crean cruces peatonales y aceras seguros, convenientes y cómodos

Cualquier calle que sea un reto para los peatones es un posible proyecto de la Unidad Peatonal. Estos retos incluyen aceras insuficientes o desordenadas, drenaje insuficiente (charcos), falta de lugares para cruzar, largas distancias para cruzar y conflictos con los autos que cruzan. Muchos lugares de proyectos surgen de peticiones de la comunidad para mejorar la seguridad y la accesibilidad de los peatones. La Unidad Peatonal está haciendo una labor de mapeo para identificar los corredores prioritarios para centrar las mejoras para los peatones.



Estrategias actuales de alcance comunitario

La Unidad Peatonal comparte las propuestas con las juntas comunitarias, hace talleres y encuestas en la calle e involucra a la comunidad de otras maneras. La Unidad colaboró con el grupo de defensa de los Peatones para Calles Accesibles y Seguras (Pedestrians for Accessible and Safe Streets, PASS) en el desarrollo y prueba de soluciones de diseño de calles para personas con discapacidades de la vista.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información visítenos en línea en la [página web de Unidad Peatonal en el sitio web de NYC DOT](http://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrian-projects.shtml): (www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/pedestrian-projects.shtml). También se puede comunicar con el Comisionado del distrito municipal de NYC DOT, con la junta comunitaria o al **311**.



La Bagel Delight
CATERING FOR ALL OCCASIONS
718-248-3744

FILLMORE
BROOKLYN

Fecha de
lanzamiento:
2008

Los Plaza Partners del Programa Plaza en barrios de bajos recursos pueden recibir asistencia para administrar su plaza a través del Programa OneNYC Plaza Equity.

NYC DOT: Programa Plaza

El Programa Plaza se asocia con grupos de la comunidad de toda la ciudad para transformar calles desaprovechadas en vibrantes espacios públicos de barrio. Las plazas mejoran la seguridad, accesibilidad y movilidad de los peatones. Las plazas incluyen una serie de servicios públicos diseñados para usuarios de todas las edades y capacidades. Los servicios pueden incluir una diversidad de asientos formales e informales, pavimento, árboles y otras plantas, iluminación, bebederos e infraestructura para eventos.

El programa se basa en la solicitud. NYC DOT acepta solicitudes de grupos de la comunidad que proponen nuevos lugares para plazas en propiedades de NYC DOT. El Programa Plaza da prioridad a los lugares situados a lo largo de corredores comerciales y de transporte, en barrios que carecen de espacios abiertos, que tienen nivel de ingreso de bajo a moderado y que necesitan mejoras de seguridad. El grupo de la comunidad elegido o "Plaza Partner" firma un acuerdo con NYC DOT. El Programa Plaza diseña y construye la plaza. El Plaza Partner mantiene, opera y administra el funcionamiento diario de la plaza.

Plaza Partners en barrios de bajos recursos pueden recibir asistencia para administrar su plaza a través del Programa OneNYC Plaza Equity. El programa presta cuidados hortícolas, servicios de mantenimiento y asistencia técnica, para lograr el objetivo de un espacio público equitativo (justo) y de alta calidad en toda la ciudad.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Los proyectos de plaza se desarrollan en estrecha colaboración con socios sin fines de lucro y la comunidad por medio de una serie de talleres públicos. El Programa Plaza usa las redes sociales y las estrategias presenciales para pedir los comentarios de las partes interesadas del barrio. Con frecuencia, las plazas se implementan primero en material provisional y de rápida instalación. Estas plazas provisionales permiten al barrio empezar a usar el espacio público mientras NYC DOT supervisa la actividad e incorpora las lecciones aprendidas al diseño permanente de la plaza. NYC DOT no avanza con ningún proyecto de plaza si no tiene el apoyo decidido de la junta comunitaria.



La mejor vía para comunicarse y obtener más información

El Programa Plaza acepta solicitudes cada año, de abril a junio. Para obtener más información de este programa visítenos en línea en el [sitio web de Programa Plaza: \(nyc.gov/plaza\)](http://nyc.gov/plaza). Si tiene alguna pregunta, envíe un correo electrónico a plazas@dot.nyc.gov.



NO
TURNS

ELECTRIC, CORP.

• COMMERCIAL • INDUSTRIAL
VOLTAGE • SERVICE CALLS
ELECTRICAL VIOLATIONS
• DATA & NETWORKING

70-3187

708-6337

LICENSED INSURED

WWW.NYCC...

TD Bank

CP ADVANCED
IMAGING

NEW YORK BURGERS

intel

Fecha de
lanzamiento:
2008

**Este programa
ha resuelto los
problemas de
seguridad de
los peatones
mayores en
41 áreas
centradas
en peatones
mayores en los
cinco distritos
municipales**

NYC DOT: Calles Seguras para Personas Mayores

El Programa Calles Seguras para Personas Mayores (Safe Streets for Seniors, SSFS) es una iniciativa de seguridad peatonal para los neoyorquinos mayores. El programa estudia los datos de los accidentes para desarrollar medidas que mejoren la seguridad de los peatones mayores. Cuando se ponen en práctica, estas medidas benefician a todos los usuarios de la vía pública.

El programa resuelve los problemas de seguridad de los peatones mayores en 41 áreas centradas en peatones mayores (SPFA) en los cinco distritos municipales. NYC DOT evalúa las condiciones de los peatones desde la perspectiva de las personas mayores y hace cambios incluyendo, entre otros:

- Aumentar el tiempo de caminar en los cruces peatonales para adaptarse a menores velocidades al caminar;
- Agregar intervalos iniciales para peatones (LPI);
- Agregar funciones para calmar el tráfico de los giros a la izquierda para recomendar giros vehiculares más lentos y seguros;
- Construir islas de seguridad peatonal o ampliar las medianeras. Esto acorta las distancias para cruzar y da refugio a los peatones que caminan a menor velocidad;
- Ensanchar los bordillos para acortar las distancias de cruce caminando a menor velocidad;
- Reducir el ancho de las calzadas para recomendar la disminución de velocidad de los autos y acortar las distancias de cruce;
- Construir pasos de peatones elevados para reducir la velocidad de los autos y dar un cruce accesible a nivel para los peatones e;
- Instalar nuevos controles de parada y señales para dar más oportunidades de cruce.

La elegibilidad es determinada por la densidad de los choques de peatones mayores y la presencia de centros que visitan las personas mayores. Los ejemplos incluyen los centros y los lugares de vivienda para personas mayores.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Después de identificar qué barrios tienen problemas de seguridad para las personas mayores, SSFS trabaja en estrecha colaboración con los centros de personas mayores de ese barrio para desarrollar mejoras. SSFS trabaja con frecuencia junto con las iniciativas de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad de NYC DOT.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de este programa visítenos en línea en el [sitio web de Calles Seguras para Personas Mayores](http://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/safeseniors.shtml): (www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/safeseniors.shtml).

Fecha de
lanzamiento:

1989

Todos los programas se esfuerzan por ser inclusivos, accesibles y sensibles a las necesidades de todas las personas y grupos

NYC DOT: Educación y Difusión de Seguridad

Educación y Difusión de Seguridad (Safety Education Outreach, SEO) dirige programas de educación y alcance comunitario para la seguridad para el público y las poblaciones con riesgo de colisiones de tráfico. Todos los programas se esfuerzan por ser inclusivos, accesibles y sensibles a las necesidades de todas las personas y grupos. SEO actualiza los programas de alcance cada año para que sean precisos y relevantes y capacita a todos los educadores de seguridad de NYC DOT.

Presentaciones en centros para personas mayores

Las presentaciones en centros para personas mayores se hacen en más de 125 centros cada año en inglés, chino y español. Las presentaciones incluyen la lección de Streetwise de 60 minutos. Streetwise incluye las mejores prácticas peatonales para defenderse de la conducción descuidada, una encuesta sobre la seguridad del tráfico en el barrio y las preocupaciones de movilidad y un resumen de los rediseños de las calles cercanas a NYC DOT para mejorar las condiciones del tráfico. El alcance comunitario en los centros situados a lo largo de los corredores de alto riesgo de tráfico es la prioridad.

Difusión sobre la seguridad dirige programas de teatro interactivo e improvisado en 25 centros para personas mayores cada año. El teatro suscita debates sobre los peligros en las calles locales y las preocupaciones de los peatones mayores. Los participantes hablan muchos idiomas, incluyendo inglés, español, chino y ruso.

Programas escolares



Los programas escolares imparten lecciones a las clases de los grados K a 12, incluyendo clases con necesidades especiales, en 600 escuelas al año. Estas lecciones de seguridad del tráfico audiovisuales y de alta tecnología incluyen debates sobre los retos y las condiciones específicas de las calles de la comunidad. Los programas incluyen Alive at 25, un curso de 4 sesiones que prepara a los estudiantes de secundaria para ser conductores seguros. Al terminar, los estudiantes reciben un certificado. El programa llega a 8,000 estudiantes de secundaria al año y está disponible en los cinco distritos municipales. Finalmente, para llegar a las escuelas que no pueden dedicar tiempo de clase a los educadores de seguridad, SEO patrocina el concurso anual Día de caminar a la escuela. Cada año, a principios de octubre, SEO invita a los maestros a inscribirse en línea, incorporar las lecciones de seguridad del tráfico de SEO en los planes de las unidades y guiar a sus estudiantes en la creación de un video o una muestra fotográfica sobre cómo caminar con seguridad en la comunidad escolar. Se puede acceder a los videos ganadores en YouTube, buscando DOT We're Walking Here.

El programa Alive at 25 llega a 8,000 estudiantes de escuela secundaria anualmente y está disponible en los cinco distritos municipales



Bronx Safety City (837 Brush Avenue, Bronx) ofrece a los grupos escolares un día completo de aprendizaje práctico en un aula y en un paisaje urbano exterior. En Safety City los estudiantes practican comportamientos de seguridad para peatones y ciclistas. El programa recibe estudiantes de clases de educación general de 3 grado y estudiantes con discapacidades durante el año escolar. En los meses de verano, recibe grupos de campamentos de varias edades. Safety City da prioridad al alcance en las escuelas situadas en los corredores de alto riesgo y atiende a un mínimo de 60 escuelas al año.

Seguridad de las bicicletas comerciales

Los foros de ciclista comerciales presentan la información más reciente sobre la Ley de Bicicletas Comerciales de NYC para los ciclistas y propietarios de compañías. Los foros se hacen en colaboración con los miembros del Consejo de la Ciudad. SEO invita a los ciclistas comerciales a asistir a cualquiera de nuestras muchas pruebas de casco gratuitas entre abril y noviembre de cada año. En cada evento, los ciclistas reciben un casco para bicicleta gratuito de NYC DOT e información actualizada sobre las normas y reglamentaciones de la ciudad.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad trabaja en estrecha colaboración con otras unidades de NYC DOT, NYPD, el Departamento para las Personas Mayores (NYC Department for the Aging, DFTA) de NYC y el Departamento de Educación (Department of Education, DOE) de NYC. Juntos identifican organizaciones y audiencias en los cinco distritos municipales que podrían beneficiarse de las presentaciones de seguridad del tráfico de SEO. Los catálogos y el material impreso están disponibles cuando se pidan.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para pedir más información y programar comuníquese con Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad por teléfono al **212-839-4750** o comuníquese con Cheryl Johnson, director de Programas de Educación en cjohnson2@dot.nyc.gov.

Los lugares de los corredores de alto riesgo tienen prioridad, pero todas las organizaciones pueden pedir una presentación de alcance sobre seguridad. Todos nuestros programas son gratuitos.



Fecha de
lanzamiento:
2000

Seguridad Escolar trabaja con escuelas, juntas de la comunidad, funcionarios electos, otras unidades internas y agencias afiliadas para identificar e instalar proyectos de seguridad cerca de las escuelas K-12

NYC DOT: Unidad de Seguridad Escolar

La Unidad de Seguridad Escolar desarrolla proyectos de mejora de calles cerca de escuelas de K-12 en toda la ciudad como parte de Vision Zero. Seguridad Escolar desarrolla tratamientos para más de 2,000 escuelas. La unidad se centra en el rediseño de calles de gran impacto, como las dietas de carretera, la ampliación del espacio peatonal y los carriles para bicicletas.

Seguridad Escolar dirige dos importantes programas de señalización relacionados con las escuelas. El programa School Slow Zone, que reduce los límites de velocidad cerca de las escuelas. El programa School Loading Zone, que establece reglamentaciones de estacionamiento en las escuelas para permitir que los autobuses y los autos privados se acerquen a la acera.

School Safety también patrocina una amplia cartera de proyectos de inversión para mejorar la seguridad y la accesibilidad. NYC DOT planifica, financia e inicia los proyectos de inversión y el Departamento de Diseño y Construcción (Department of Design and Construction, DDC) los construye.

Seguridad Escolar trabaja con escuelas, juntas de la comunidad, funcionarios electos, otras unidades internas y agencias afiliadas para identificar e instalar proyectos de seguridad. Al trabajar juntos, los equipos pueden coordinar la colocación de concreto, marcas, señales y tratamientos de seguridad basados en la señalización.



Estrategias actuales de alcance comunitario

La unidad trabaja con escuelas públicas, privadas y autónomas de K-12 que acredita el Estado de Nueva York, con al menos 250 estudiantes.

School Safety trabaja en estrecha colaboración con el personal de las escuelas, las juntas comunitarias, los representantes electos y otras partes interesadas. La unidad involucra periódicamente a los estudiantes en la planificación y ejecución de proyectos. School Safety se coordina con los Servicios de Visión Educativa del Departamento de Educación de la Ciudad de Nueva York y con la Oficina de Formación de Viajeros para mejorar la seguridad en las calles y la accesibilidad de los estudiantes con discapacidades.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de este programa o para pedir mejoras de seguridad cerca de una escuela comuníquese con la Oficina del Comisionado del distrito municipal de NYC DOT o llame al **311**.

Fecha de
lanzamiento:
2017

Trabajamos con organizaciones basadas en la comunidad para identificar calles donde hay una demanda peatonal significativa. Una vez que identificamos las calles potenciales, determinamos si una calle estacional crearía una condición más segura para todos los usuarios de la vía

NYC DOT: Seasonal Streets

Seasonal Streets transforman las calles en espacios peatonales temporales. Tienen mobiliario movable, arte público y espacios sin autos. NYC DOT trabaja con grupos de la comunidad para planificar y administrar la calle. Equilibramos los múltiples usos, desde la programación y los eventos para los peatones, hasta el acceso y las entregas para las compañías.

Seasonal Streets crean entornos seguros. NYC DOT las programa cuando el volumen de peatones es mayor. Nuestros socios de la comunidad tratan de incluir a las personas con discapacidades en su planificación y agregan adaptaciones para que estos eventos sean accesibles. Los socios de la comunidad también hacen actividades de difusión en varios idiomas para incluir a la mayor parte de la comunidad posible.



Estrategias actuales de alcance comunitario

Trabajamos con organizaciones basadas en la comunidad para identificar calles donde hay una demanda peatonal significativa. Una vez identificamos las calles posibles, determinamos si una calle estacional crearía una condición más segura para todos los usuarios de la vía.



La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el programa visítenos en línea en el [sitio web Seasonal Streets](http://nyc.gov/seasonalstreets): (nyc.gov/seasonalstreets).

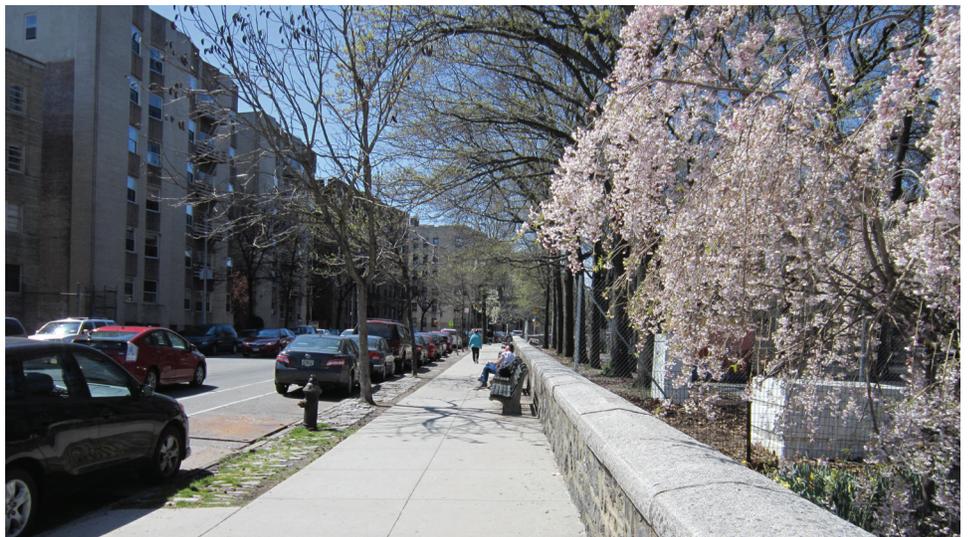
Fecha de
lanzamiento:
1992

**El Programa de
Aceras repara
aproximadamente
un millón de pies
cuadrados de
aceras cada año**

NYC DOT: Programa de Aceras

La misión del Programa de Aceras de NYC DOT es garantizar la seguridad peatonal ayudando a evitar lesiones a los peatones ocasionadas por aceras defectuosas. El Programa Sidewalk notifica a los propietarios su responsabilidad de dar mantenimiento a la acera junto a sus propiedades. Esto incluye la instalación, construcción, reconstrucción, repavimentación y reparación de aceras de acuerdo con la ley de la Ciudad de Nueva York y las especificaciones de NYC DOT. Los contratistas de NYC DOT hacen reparaciones de aceras en los cinco distritos municipales. Se centran en las casas de 1 a 3 familias y en las propiedades de la ciudad. El Programa de Aceras repara aproximadamente un millón de pies cuadrados de aceras cada año. En un año determinado, los contratistas solo pueden reparar aproximadamente el uno por ciento del área total de aceras de la ciudad.

El Programa de Aceras envía inspectores a los lugares con quejas de una acera o bordillo defectuoso. Con criterios específicos, el inspector identifica las condiciones defectuosas y también inspecciona todas las calles adyacentes para garantizar que se señalan todas las reparaciones elegibles. Si una acera está defectuosa, NYC DOT puede emitir una infracción de acera a los propietarios correspondientes. Cuando NYC DOT da una infracción, el propietario tiene de 75 días a partir de la recepción del aviso para iniciar las reparaciones. Después de los 75 días, la ciudad hará los trabajos y facturará los costos al propietario del inmueble.



Estrategias actuales de alcance comunitario

El Programa de Aceras tiene una unidad de alcance comunitario que trabaja con las juntas comunitarias, con los funcionarios electos, los Comisionados de distritos municipales y con los propietarios de inmuebles para tratar las preocupaciones de seguridad pública.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de este programa visítenos en línea en la [página web del Programa de Aceras](https://nyc.gov/sidewalks): (nyc.gov/sidewalks). El Programa de Aceras es un programa que opera de acuerdo a las quejas recibidas. Los defectos frecuentes incluyen aceras rotas, peligros de tropezones, etc. Consulte el sitio web del Programa Sidewalk para obtener una lista completa de los tipos de daño que pueden ser motivo de infracción. Si encuentra un defecto en la acera, llame al **311** y un inspector verificará si hay una infracción.

La ciudad ya no emite infracciones en las aceras ni coloca gravámenes en las propiedades de una a tres familias que tienen daños en las aceras ocasionados únicamente por los árboles de la ciudad.



Fecha de
lanzamiento:
1905

Ambas terminales de Staten Island Ferry están equipadas con escaleras mecánicas y ascensores y operan dentro de las directrices de ADA.

NYC DOT: Staten Island Ferry

El Staten Island Ferry presta servicio entre la terminal de Whitehall en Lower Manhattan y la terminal de St. George en Staten Island. En 2018, el Staten Island Ferry transportó a 24,775,827 pasajeros. Los ferries generalmente salen cada media hora y cada 15 minutos en las horas pico. El público puede acceder al servicio del ferry sin ningún costo. Ambas terminales tienen escaleras y ascensores y operan dentro de las directrices de ADA.

Los pasajeros que usan sillas de ruedas u otros dispositivos de movilidad pueden embarcar en ambos niveles 24/7 sin necesidad de documentación previa. Para los pasajeros que no usan sillas de ruedas ni otros dispositivos de movilidad, la autorización para abordar en el nivel inferior durante el horario en el que el abordaje en ese nivel está cerrado al público solo se emitirá con la documentación adecuada. Si no está seguro de ser elegible para abordar en 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 conceda acceso para el abordaje en el nivel inferior está sujeta a registro por el 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 en el nivel inferior.



En la Oficina de Atención al Pasajero de la terminal de St. George hay un teléfono de línea 1 de idiomas. Es un teléfono de doble auricular que conecta a los usuarios con un intérprete, que puede traducir del inglés a más de 200 idiomas. En la Oficina de Atención al Pasajero y en el sitio web de NYC DOT hay copias de los horarios del ferry impresos disponibles en los siguientes idiomas: inglés, árabe, chino bengalí, criollo haitiano, italiano, coreano, polaco, ruso y español. El horario del ferry y otra información también están disponibles en braille cuando se pida. El Aviso de Seguridad del Staten Island Ferry se publica en los barcos y en el sitio web de NYC DOT en español, ruso, chino y coreano.

Estrategias actuales de alcance comunitario

La División de Ferry trabaja en estrecha colaboración con la comunidad local para garantizar que la accesibilidad esté a la vanguardia del servicio. Como ejemplo, la División se reúne con el Centro para la Vida Independiente de Staten Island para hacer un recorrido en las terminales. La división también da formación para la sensibilización a los empleados del ferry.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información del Staten Island Ferry, visite el [sitio web del Staten Island Ferry](https://www.nyc.gov/siferry): ([nyc.gov/siferry](https://www.nyc.gov/siferry)). Para pedir el abordaje en el nivel inferior, envíe un correo electrónico a: ferryaccessrequest@dot.nyc.gov.



Fecha de
lanzamiento:
2015

**Los Embajadores
de la Calle
buscan y
escuchan a
los grupos
subrepresentados
acercándose
y hablando en
el idioma más
cómodo para
ellos.**

NYC DOT: Programa Embajador de la Calle

NYC DOT lanzó el Programa Embajador de la Calle para comunicarse con los neoyorquinos en sus propios términos. Los miembros de nuestro equipo son especialistas en participación pública multilingüe. Nuestros idiomas internos incluyen: español, cantonés, mandarín, criollo haitiano, portugués, italiano, hebreo, bengalí, urdu, hindi, tagalo y francés. Nuestra función es desarrollar planes de alcance y dar apoyo a los proyectos de NYC DOT.

El Programa Street Embajador de la Calle se dirige a lugares en la comunidad de gran volumen. Esto nos permite compartir información sobre los proyectos de mejora de las calles y recibir comentarios del mayor número de personas posible. Los Embajadores de la Calle van a donde van los neoyorquinos: calles, escuelas, iglesias, bibliotecas, centros para personas mayores, supermercados, parques y más. Al estar donde está la gente, NYC DOT fomenta la confianza y la transparencia durante el proceso de planificación e implementación.

El programa tiene la intención de escuchar a todo el mundo. Con el modelo "Vamos a usted", nos aseguramos de tener conversaciones directas con las personas afectadas por los proyectos. Esto incluye a personas que pueden haber quedado fuera de un proceso de planificación tradicional.



Los embajadores buscan y escuchan a los grupos subrepresentados acercándose y hablando en el idioma más cómodo para ellos. Si el equipo no habla un idioma, contratamos un intérprete del grupo de Acceso al Idioma de NYC DOT. Traducimos nuestras encuestas, tableros y toda la literatura asociada. Los embajadores trabajan los fines de semana, durante las horas pico de la mañana o en eventos nocturnos para reunirse con la gente en un horario conveniente.

Estrategias actuales de alcance comunitario

Somos un equipo de consultores internos. Prestamos servicios de participación pública de calidad para apoyar el desarrollo de proyectos de NYC DOT. Por lo tanto, cumplimos las peticiones de los administradores del proyecto y de los Comisionados de distritos municipales. El rumbo que tomemos dependerá de las características específicas de cada proyecto.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el Programa Street Ambassadors comuníquese con Inbar Kishoni, director de Participación Pública y Desarrollo de Programas: ikishoni@dot.nyc.gov.

NYC DOT: Servicios de transporte

NYC DOT ofrece muchos servicios para la conveniencia, comodidad y accesibilidad de los viajeros. El equipo de la Franquicia Coordinada de Mobiliario Urbano administra las paradas de autobús, mientras que nuestro equipo de Espacio Público administra CityBenches, CityRacks y BikeCorrals. Cada servicio se diseñó para mejorar la calidad de vida de los peatones y usuarios de transporte público en toda la ciudad.

Paradas de autobús



Cada servicio se diseñó para mejorar la calidad de vida de los peatones y usuarios del transporte público en toda la ciudad.

Mediante un acuerdo de franquicia con JCDecaux (que compró al anterior franquiciado, Cemusa, en 2015), NYC DOT reemplazó casi todas las paradas de autobús de la ciudad e instaló más de 200 marquesinas más en nuevos lugares. Esto eleva el número total de instalaciones de parada de autobús a 3,500. Por primera vez, todas las paradas de autobús tienen asientos.

NYC DOT administra y mantiene más de 2,100 CityBenches en toda la ciudad y el programa crece cada año.

CityBenches



NYC DOT administra y mantiene más de 2,100 CityBenches en toda la ciudad y el programa crece cada año. CityBenches colocó asientos públicos para que las calles de Nueva York sean más cómodas para todos los neoyorquinos, especialmente para los peatones y los usuarios de transporte público. Las bancas son para el público en general y no se restringen a los inquilinos de un edificio particular o a los clientes de una compañía particular. NYC DOT da prioridad a las instalaciones en las paradas de autobús sin marquesinas, en espacios públicos como plazas y en otros lugares en las aceras, como corredores comerciales, reduciendo la dependencia del paratransito en los viajes cortos. Las bancas también permiten a las personas mayores y con discapacidades caminar

NYC DOT administra y mantiene más de 28,000 CityRacks en toda la ciudad y se agregan más cada año. CityRacks da estacionamiento público y gratuito para bicicletas en las aceras de la Ciudad de Nueva York.



distancias más largas hacia y desde el transporte público, al colocar paradas de descanso en el camino.

CityRacks y BikeCorrals

NYC DOT administra y mantiene más de 28,000 CityRacks en toda la ciudad y se agregan más cada año. CityRacks da estacionamiento público y gratuito para bicicletas en las aceras de la Ciudad de Nueva York. CityRacks está diseñado para el estacionamiento de bicicletas a corto plazo para mantener a la Ciudad de Nueva York en movimiento y para ayudar a desalentar el estacionamiento de bicicletas en buzones, parquímetros, árboles y otras estructuras en la acera. BikeCorrals son soportes para estacionar bicicletas instalados en el carril adyacente a la acera en la calle en lugar de la acera. Este diseño es una gran solución para los lugares en los que la demanda de estacionamiento para bicicletas supera el espacio disponible en la acera.

Estrategias actuales de alcance comunitario/elegibilidad

Durante el proceso de planificación, la Unidad de Mobiliario Urbano trabajó con los líderes y grupos locales de la comunidad para identificar los lugares más adecuados para las paradas de autobús. NYC DOT también se coordinó con Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA para identificar cuántas personas en promedio usan cada parada de autobús. Mediante esta amplia difusión y junto con la información de la comunidad, NYC DOT estableció el lugar de 3,500 paradas de autobús en toda la ciudad.

NYC DOT invita al público a sugerir nuevos lugares para CityBench y CityRack en las aceras públicas (no en la propiedad privada), a medida que continuamos ampliando nuestra red. Cualquiera puede pedir un BikeCorral, pero cada corral necesita un socio de mantenimiento para mantener el BikeCorral sin nieve ni residuos. NYC DOT da prioridad a los barrios y a los corredores clave para lograr un diseño de mobiliario urbano coordinado y de alta calidad que permita un mejor seguimiento y mantenimiento de todos los activos de nuestras calles.

En coordinación con el Departamento para las Personas Mayores de NYC, el Programa de Calles Seguras para Persona Mayores y de Administración de la Movilidad de NYC DOT, el programa CityBench actualmente está haciendo presentaciones y material de difusión para los centros de personas mayores y los centros de cuidado diurno para adultos.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de paradas de autobús visítenos en línea en el [sitio web de mobiliario urbano](http://nyc.gov/dot/streetfurniture): (nyc.gov/dot/streetfurniture) o envíe un correo electrónico a streetfurniture@dot.nyc.gov. Si una marquesina de autobús se avería, llame al **311** inmediatamente.

NYC DOT mantiene, repara y reemplaza las bancas dañadas. Para aumentar el tiempo de respuesta, NYC DOT recomienda a los ciudadanos reportar las bancas dañadas. Si alguno de nuestros servicios de calle está averiado o dañado, o si una bicicleta abandonada está sujeta a un CityRack, infórmelo usando el **311**.

Para obtener más información de CityBenches, CityRacks o BikeCorrals o para sugerir un lugar visite el [sitio web de CityBench](http://nyc.gov/citybench): (nyc.gov/citybench) o el [sitio web de estacionamiento de bicicletas](http://www1.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bicycleparking.shtml): (www1.nyc.gov/html/dot/html/bicyclists/bicycleparking.shtml). También se puede comunicar con el equipo por correo electrónico a sgold@dot.nyc.gov o al llamar al **212-839-6569**.

Fecha de
lanzamiento:
2012

**El programa
Truck's Eye
View capacitó a
más de 10,000
participantes
hasta la fecha**

NYC DOT: Programa Truck's Eye View

Truck's Eye View es un programa educativo diseñado para reducir el número de accidentes que involucran camiones. El programa permite al público ver los puntos ciegos alrededor de los camiones grandes. En eventos celebrados en toda la ciudad, los participantes se pueden sentar en el asiento del conductor de un camión y aprender de un camionero profesional en que puntos no pueden ver a los demás en la carretera. El programa ayuda a los peatones y ciclistas a aprender a compartir la carretera con los camiones y autobuses de manera segura. El programa Truck's Eye View ha capacitado a más de 10,000 participantes hasta la fecha. Además, cada participante recibe un premio muy bonito después de pasar la experiencia de la capacitación. El 77% de los participantes del programa Truck's Eye View reconocen que estarán más atentos a los autos de gran tamaño cuando crucen la calle y el 67% dijeron que irán de manera más segura en bicicleta.

Cada evento de Truck's Eye View ofrece traducción en persona a las poblaciones con conocimientos limitados de inglés (LEP). La investigación y la información sobre cada comunidad determinan los idiomas necesarios. El programa también incluye gráficas de visualización sobre el terreno y otras ayudas visuales que muestran los puntos ciegos. Esto permite que las personas que no pueden acceder a la cabina del camión por la escalera participen en la experiencia. También refuerza la lección de seguridad.



NYC DOT está estudiando actualmente un modelo de realidad virtual (RV) para el programa. Esta es una manera de llevar la experiencia de la cabina a las personas mayores y a los participantes que tienen una discapacidad de movilidad. También estamos adaptando el material del programa para que las personas con discapacidades de la vista participen en la experiencia.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El programa Truck's Eye View adopta un método basado en datos para dirigir el alcance. El programa usa los datos para identificar a las comunidades con lugares de alta colisión que se podrían beneficiar del programa. Al trabajar junto con la Unidad de Espacio Público de NYC DOT, la Unidad de Educación y Alcance Comunitario para la Seguridad y otras iniciativas de seguridad, el programa se lleva a eventos de la comunidad en toda la ciudad. También puede pedir un evento cerca de usted.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el programa visítenos en línea en la [página web de Truck's de NYC DOT](https://www.nyc.gov/trucks): ([nyc.gov/trucks](https://www.nyc.gov/trucks)). Si tiene alguna pregunta o para pedir un evento envíe un correo electrónico a FreightMobility@dot.nyc.gov

Fecha de
lanzamiento:
2013

Los mapas de señalización incluyen nombres de calles, destinos populares, estaciones de metro, estaciones de Citi Bike y paradas de autobús del Servicio de Autobuses Seleccionados (SBS).

NYC DOT: Programa de Señalización WalkNYC

El Programa de Señalización WalkNYC instala mapas y señales fáciles de entender que dan indicaciones en la calle. Los mapas incluyen nombres de calles, destinos más populares, estaciones de metro y paradas de autobús del Servicio de Autobuses Selectos (Select Bus Service, SBS). La mayoría de los mapas del programa están orientados “hacia arriba”, lo que significa que el mapa muestra al usuario exactamente lo que ve delante de él. Por estos motivos, WalkNYC es la norma de la Ciudad de Nueva York para la señalización peatonal.

NYC DOT instala Programa de Señalización de WalkNYC en toda la Ciudad de Nueva York. Se instalan mapas, postes y señales con información en tiempo real en el metro, en las paradas de autobús del Servicio de Autobuses Selectos (SBS), en destinos populares, en intersecciones confusas, en estaciones de Citi Bike y más. WalkNYC también trabajó con Tránsito de la Ciudad de Nueva York, MTA para instalar mapas de WalkNYC dentro de las estaciones de metro.



El personal del programa trabaja con las comunidades para encontrar lugares adecuados para los productos de Programa de Señalización de WalkNYC.

Las normas generales que se siguen para colocar los productos de Programa de Señalización de WalkNYC son:

- Instalar las señales en línea con otros objetos, como bancas o árboles, en las “áreas de mobiliario”;
- Mantener la distancia con respecto a otro mobiliario urbano, árboles, edificios y entradas;
- Mantener un camino libre en la acera para la circulación alrededor de las señales.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el programa visítenos en línea en el [sitio web de WalkNYC](http://nyc.gov/walknyc): (nyc.gov/walknyc) o envíe un correo electrónico a walknyc@dot.nyc.gov.



Fecha de
lanzamiento:
2008

El Programa Weekend Walks son eventos de varias cuadras y varios días en áreas comerciales que promueven el uso de las calles como espacio público, que crean entornos seguros para que disfruten los neoyorquinos de todas las capacidades.

NYC DOT: Programa Weekend Walks

El Programa Weekend Walks son eventos de varias cuadras y varios días en áreas comerciales que promueven el uso de las calles como espacio público. Las organizaciones de la comunidad piden el cierre de las calles comerciales a los autos y presentan una programación. Los solicitantes seleccionados crean una programación que resalta las compañías locales y los barrios únicos de la Ciudad de Nueva York. El Programa Weekend Walks crea maravillosas oportunidades para que los neoyorquinos se reúnan y exploren sus barrios. Todos los eventos son gratuitos y abiertos al público. Incluyen actividades sin autos, aptas para familias y programas de estilo de vida activo para conectar a las comunidades.



El Programa Weekend Walks crea entornos seguros que los neoyorquinos de todas las capacidades pueden disfrutar. Nuestros socios de la comunidad tratan de incluir a las personas con discapacidades en su planificación. Incluyen adaptaciones para garantizar que los eventos sean accesibles. Los socios de la comunidad también hacen actividades de difusión en muchos idiomas para incluir a la mayor parte de la comunidad posible.



La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Programa Weekend Walks es un programa basado en solicitudes. Las organizaciones de la comunidad pueden encontrar más información o pedir que se organice un evento de Programa Weekend Walks visitando el [sitio web de Programa Weekend Walks](http://nyc.gov/weekendwalks): (nyc.gov/weekendwalks).



Westchester Square Bx4
Westchester Square Bx4A
Westchester Av & Jackson Av

4770

Bx4 WESTCHSTR SQ

Fare \$2.75

MTA New York City Bus 4770

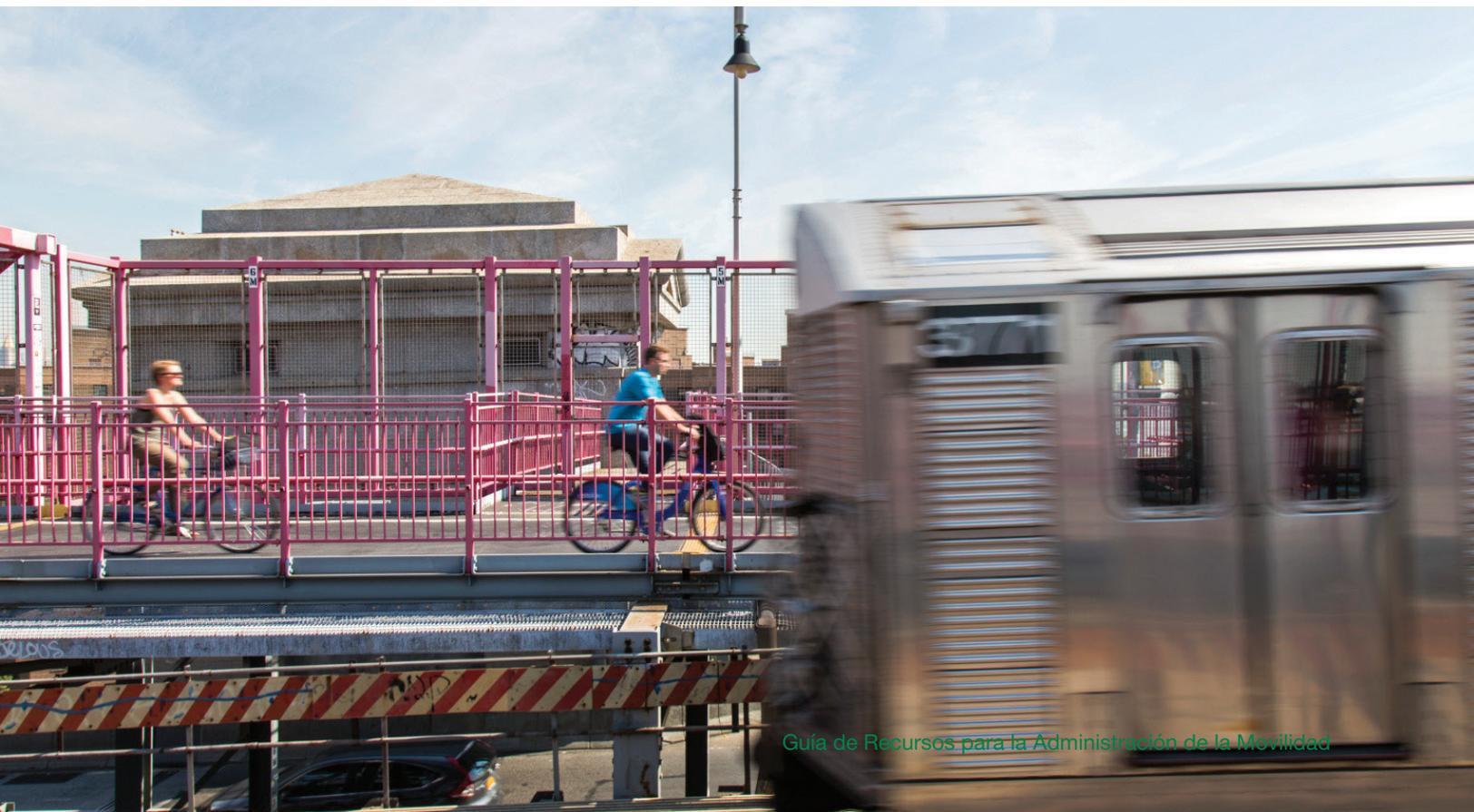
Cada uno de estos servicios da otro enlace a la red de transporte de la ciudad, lo que aumenta el acceso a oportunidades médicas, laborales, sociales, recreativas y educativas

Otras agencias de servicios de transporte

En la sección anterior, resaltamos los programas que ofrece NYC DOT. En esta sección nos centramos en los programas y servicios de transporte que ofrecen otras agencias públicas de la Ciudad de Nueva York. Estos incluyen servicios de transporte público (autobuses, metros, trenes de cercanías y servicios de ferry) y programas más adaptados que atienden a las personas con discapacidades y a las personas mayores. Cada uno de estos servicios da otro enlace a la red de transporte de la ciudad, lo que aumenta el acceso a oportunidades médicas, laborales, sociales, recreativas y educativas.

Incluimos información sobre qué es el servicio (incluyendo las características de accesibilidad), cómo usarlo, dónde encontrarlo y cómo obtener más información. Los ejemplos de características de accesibilidad que incluye (cuando es posible) son: requisitos/características de ADA, ofertas de paratransito, descuentos y servicios de traducción. En esta sección se presentan los siguientes servicios:

- Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA), Ferrocarril de Long Island
- Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA), Ferrocarril de Metro-North
- Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA), Tránsito de la Ciudad de Nueva York
- Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA), Tránsito de la Ciudad de Nueva York Access-A-Ride
- Nassau Inter-County Express
- Programas de Transporte del Departamento para las Personas Mayores de NYC
- Departamento de Educación de NYC: Transporte Estudiantil y Educación para Viajes
- Corporación de Desarrollo Económico de NYC, NYC Ferry
- Comisión de Taxis y Limusinas de NYC
- Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey
- Sistema de autobuses Bee Line del Condado Westchester



Ferrocarriles de Cercanías de MTA, Ferrocarril de Long Island y Ferrocarril Metro-North

LIRR se compone de más de 700 millas de vías en 11 ramales diferentes. Se extiende desde Montauk hasta la Ciudad de Nueva York

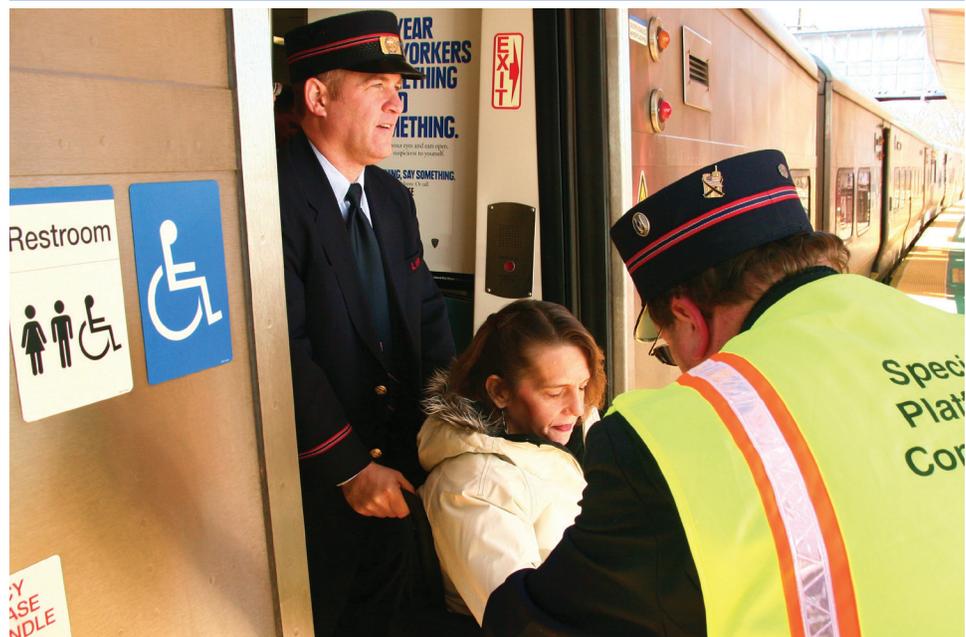
Ferrocarril de Long Island (Long Island Rail Road, LIRR) de MTA

El Ferrocarril de Long Island (LIRR) de MTA es el ferrocarril de cercanías más activo de Norteamérica, transportando una media de más de 300,000 clientes cada día de la semana en 735 trenes diarios. Constituido el 24 de abril de 1834, es también el ferrocarril más antiguo que sigue operando con su nombre original. El sistema LIRR consta de más de 700 millas de vías en 11 ramales diferentes. Se extiende desde Montauk hasta tres terminales del oeste de la Ciudad de Nueva York (Penn Station en Midtown Manhattan, Atlantic Terminal en Brooklyn y Hunterspoint Avenue en Queens) mediante un importante centro en Jamaica, Queens. LIRR da servicio a 124 estaciones en Nassau, Suffolk, Queens, Brooklyn y Manhattan.

Ferrocarril de Metro-North (Metro-North Railroad, MNR) de MTA

El Ferrocarril de Metro-North (MNR) se fundó en 1983 cuando MTA asumió el control de las operaciones de cercanías de Conrail en los estados de Nueva York y Connecticut. Las raíces de Metro-North se remontan al Ferrocarril de New York y de Harlem, que comenzó en 1832 como una línea de carruaje de caballos en el bajo Manhattan. En la actualidad, con 384 millas de ruta y 775 millas de vía, Metro-North da servicio a 124 estaciones en siete condados del Estado de Nueva York (Dutchess, Putnam, Westchester, Bronx, Nueva York (Manhattan), Rockland y Orange) y dos condados de Connecticut (New Haven y Fairfield).

Tres líneas principales al este del río Hudson (las líneas Hudson, Harlem y New Haven) salen de Grand Central Terminal de la Ciudad de Nueva York. Dos líneas al oeste del río Hudson (Port Jervis y Pascack Valley) salen de la terminal de New Jersey Transit en Hoboken, Nueva Jersey y conectan con el servicio de Penn Station, Nueva York a través del Secaucus Transfer.



Características/programas de accesibilidad

MTA sigue ampliando las características de accesibilidad para atender las necesidades de los clientes con discapacidad. Para planificar su viaje, revise la [lista de estaciones accesibles](#) en el sitio web de MTA:

El programa LIRR Care está disponible para clientes con limitaciones de movilidad o cualquier cliente que pida asistencia para abordar o salir de los trenes del ferrocarril de Long Island.

(web.mta.info/accessibility/stations.htm) Antes de empezar el viaje, revise el [estado actual de los ascensores y las escaleras mecánicas](#) en la estación de origen y de destino. (new.mta.info/elevator-escalator-status).

Programa LIRR Care

El programa LIRR Care está disponible para clientes con limitaciones de movilidad o para cualquier cliente que pida asistencia para subir o bajar de los trenes del Ferrocarril de Long Island.

La asistencia previa está disponible llamando al **718-LIRR-CARE (718-547-7227)** al menos dos horas antes de la hora de salida programada del tren. El servicio de llamadas está disponible las 24 horas del día, los siete días de la semana, incluyendo fines de semana y días festivos. Esté preparado para darle al representante de LIRR Care su estación de salida, la hora que planea viajar y su destino. Notificaremos a las tripulaciones de los trenes correspondientes su itinerario para que se puedan preparar para darle asistencia, como colocando una placa de puente entre el tren y el andén.

La asistencia en tiempo real también está disponible, desde las 6:00a.m. hasta las 10:00p.m., todos los días, para los clientes que comiencen su viaje desde Penn Station, Atlantic Terminal o Jamaica Station. En Penn Station, visite la oficina de Servicio al Cliente. En Jamaica Station y en Atlantic Terminal, visite la oficina de venta de boletos. Los Embajadores de Servicio al Cliente también están disponibles en los tres lugares. Para obtener asistencia en tiempo real, avise con al menos 15 minutos de anticipación la hora de salida programada de su tren.



Programa Call Ahead de Metro-North

Como cortesía para los clientes que necesitan asistencia, el [programa Call Ahead de Metro-North](#) puede avisar a la tripulación del tren antes del abordaje si necesita más asistencia (new.mta.info/accessibility/travel/MTA-railroads/call-ahead). Si conoce sus planes de viaje con anticipación y quiere pedir asistencia, comuníquese con nosotros al **511** o al **212-532-4900** y diga "Asistencias de accesibilidad", entre las 6:00a.m. y 10:00p.m. al menos 15 minutos antes del viaje para hablar con un representante del Servicio al Cliente para que pueda avisar a la tripulación del tren. Además, los clientes pueden obtener información de las estaciones accesibles y el mejor lugar para esperar el tren en el andén. MNR también se asegurará de que la tripulación del tren tenga un aviso previo del abordaje del cliente si se da información específica sobre el tren.

Muchos vagones de cercanías de la MTA tienen asientos designados para ciudadanos de la tercera edad y clientes con discapacidades. Las sillas de ruedas se pueden acomodar en áreas donde los asientos se pliegan para dar un espacio adecuado en el piso.

Prioridad en la asignación de asientos

Muchos vagones del tren de cercanía de MTA tienen asientos designados para ciudadanos mayores y clientes con discapacidades. Las sillas de ruedas se pueden acomodar en áreas donde los asientos se pliegan para dar un espacio adecuado en el piso. Las ruedas deben estar aseguradas mientras se viaja en los vagones del tren de cercanía.

Clientes que viajan con dispositivos de movilidad con ruedas

Los clientes que viajan con sillas de ruedas, scooters u otros dispositivos de movilidad con ruedas deben permanecer al menos a cinco pies (si es posible) del borde de la plataforma.

Los dispositivos de movilidad se deben colocar con los frenos bloqueados y las ruedas paralelas a la vía. Intente esperar en el centro de la plataforma porque es posible que los vagones de los extremos del tren no se abran o alineen con las plataformas en ciertas estaciones.

Cuando suba o baje de un tren en silla de ruedas, hágalo de manera que las ruedas traseras más grandes vayan adelante. Así es menos probable que las pequeñas ruedas delanteras queden atrapadas en el espacio entre el borde de la plataforma y el tren.

Si el espacio o la diferencia de altura entre el tren y la plataforma es demasiado grande, pida al personal del tren que coloque una placa de puente para atravesar el espacio.



Viajar con un asistente o acompañante

Los Asistentes de Atención Personal (Personal Care Attendants, PCA) también pueden viajar gratis en el Ferrocarril de Long Island y en el Ferrocarril de Metro-North. Sin embargo, es posible que sea necesario que los PCA lleven una identificación que demuestre que son empleados de una agencia PCA.

Animales de servicio

Los clientes con discapacidades pueden llevar animales de servicio a todos los centros de transporte de MTA. Los animales deben tener correas seguras para la seguridad de todos los clientes.

El Ferrocarril de Long Island y el Ferrocarril de Metro-North dan beneficios de tarifa reducida para personas mayores de 65 años y clientes con discapacidades que califican.

Programa de tarifa reducida

El de Long Island Rail Road y el Metro-North dan beneficios de tarifa reducida para personas mayores de 65 años y clientes con discapacidades que califican. La tarifa reducida es la mitad de la tarifa máxima de un solo trayecto y siempre se puede usar para comprar un solo boleto, excepto en ciertos períodos pico de la mañana.

Cuando puede usar los boletos de tarifa reducida

- Los boletos de tarifa reducida no se pueden usar en los trenes de máxima demanda del Ferrocarril de Long Island que llegan entre semana a Penn Station, Atlantic Terminal, Hunterspoint Avenue o Long Island City entre las 6:00a.m. y las 10:00a.m. Se pueden usar en las horas pico de la tarde.
- Los boletos de tarifa reducida no se pueden usar en los trenes del Ferrocarril de Metro-North que llegan entre semana a Grand Central Terminal entre las 5:00a.m. y las 10:00a.m. y en los que salen de Grand Central Terminal entre las 5:30p.m. y las 9:00p.m.
- Dado que los boletos de tarifa reducida reflejan un descuento importante, no hay opción de tarifa reducida para los boletos de varios viajes.

Muchas estaciones con taquillas tienen mostradores accesibles para las sillas de ruedas. Todas las máquinas expendedoras de boletos son accesibles.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de los distintos programas de MTA use los siguientes sitios web.

Para el [Programa LIRR Care:](http://new.mta.info/accessibility/travel/MTA-railroads/lirr-care-program)
(new.mta.info/accessibility/travel/MTA-railroads/lirr-care-program)

Para obtener una lista de todas las estaciones de metro, LIRR y MNR accesibles visite:

[Página de accesibilidad de MTA:](http://new.mta.info/accessibility) (new.mta.info/accessibility)

Para conocer el estado actual de los ascensores de la MTA visite la [página de estado de los ascensores de MTA:](http://new.mta.info/elevator-escalator-status) (new.mta.info/elevator-escalator-status).

Los estacionamientos de las estaciones de tren de cercanías son administrados por el Ferrocarril de Long Island, el Ferrocarril de Metro-North o las municipalidades locales. Para obtener información sobre los estacionamientos accesibles:

- En las estaciones del Ferrocarril de Long Island llame al **718-217-5477** o visite la [página de información de la estación de LIRR:](http://lirr42.mta.info/stations.php)
(lirr42.mta.info/stations.php)
- En las estaciones del Ferrocarril de Metro-North llame al **511** para hablar con un representante de Servicio al Cliente o visite la [página de información de la estación de MNR:](http://as0.mta.info/mnr/stations/stations.cfm)
(as0.mta.info/mnr/stations/stations.cfm)

Para obtener más información sobre los boletos de tarifa reducida visite:

- La [página de viajes accesibles del vagón de cercanías de MTA:](http://new.mta.info/accessibility/travel/MTA-railroads)
(new.mta.info/accessibility/travel/MTA-railroads)
- [Guía de LIRR y Metro-North para personas mayores de 65 años:](http://web.mta.info/lirr/Travel/SeniorGuide)
(web.mta.info/lirr/Travel/SeniorGuide)



USB

5517

BUS

Assaulting
with the intent to
cause physical injury
to another person
is a crime.

Fare \$2.75
Please pay BEFORE
boarding at bus stop

5517
Stand Behind White Line

CAUTION
Kneeling Bus

MKT-S-002-04

SWIFT SERVICE

Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA

Tránsito de la Ciudad de Nueva York (NYCT) de MTA es responsable de la operación del sistema de metro y de los autobuses en los cinco distritos municipales. Las Oficinas de Cumplimiento de ADA y Accesibilidad del Sistema de NYCT son responsables de:

- garantizar que se considere la accesibilidad en todas las fases de planificación, diseño y construcción de los proyectos de inversión;
- probar e introducir nuevas características de accesibilidad en los autobuses y el metro;
- capacitar a los empleados de NYCT sobre accesibilidad y protocolos de discapacidad;
- garantizar que las características accesibles existentes funcionen según las necesidades de los clientes;
- tratar las solicitudes de adaptaciones razonables de los empleados y solicitantes; y
- dar una función de enlace con los defensores de la comunidad de personas con discapacidad.

Actualmente, NYCT está completando el trabajo en su Key Station Plan y está iniciando el trabajo en una nueva ronda de estaciones que serán accesibles más allá de ese plan. En la actualidad, hay 87 estaciones clave accesibles completadas.

Metros: Accesibilidad de las estaciones

Actualmente, NYCT está completando el trabajo en su Key Station Plan y está iniciando el trabajo en una nueva ronda de estaciones que serán accesibles más allá de ese plan. A partir de los años 90, el Departamento de Transporte de EE. UU., el Estado de Nueva York y Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA, después de una amplia consulta con la comunidad de personas con discapacidad, identificaron 100 estaciones clave que debían cumplir los requisitos de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) para el año 2020. Los criterios de selección incluían: el nivel de pasajeros, los transbordos entre líneas y diferentes modos de viaje, la proximidad a los principales centros de actividad y el lugar al final de una línea (estaciones terminales). El Key Station Plan designó las estaciones de manera que se estableciera una red de estaciones accesibles que se interconectara con el sistema de autobuses de NYCT de MTA, totalmente accesible para las sillas de ruedas y diera acceso a destinos importantes en toda la ciudad. En la actualidad, hay 87 estaciones clave accesibles completadas.



Además de las estaciones clave, hay otras 37 estaciones accesibles para personas con discapacidad, lo que eleva el total a 124 estaciones de metro accesibles a partir de febrero de 2020. Estas estaciones tienen características que mejoran la accesibilidad para los clientes con discapacidades de la vista,

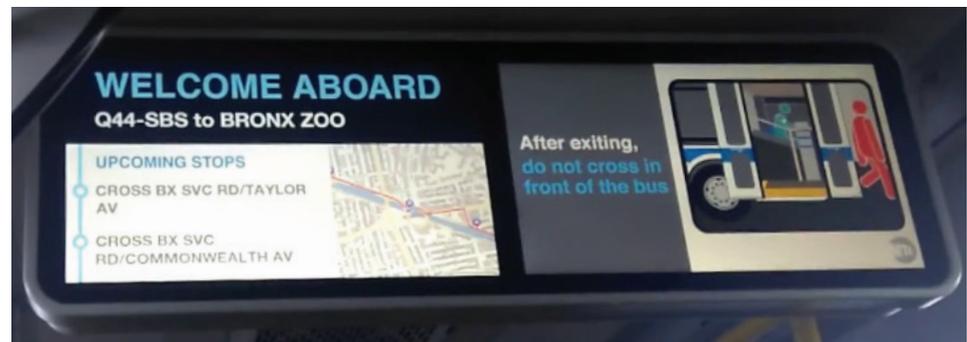
La MTA invirtió más de \$5 mil millones en su Plan de inversión 2020-2024 para hacer que 70 estaciones más del metro NYCT y del Ferrocarril de Staten Island sean accesibles según la ADA.

auditivas y de movilidad, según lo especifica la Ley de Estadounidenses con Discapacidades. Las características incluyen:

- ascensores o rampas
- pasamanos en rampas y escaleras
- señales con letras grandes y táctiles en braille
- sistemas de información de audio y visual
- ventanillas accesibles en las estaciones
- máquinas expendedoras MetroCard® accesibles
- puertas de entrada de servicio accesibles (AutoGates)
- bandas de advertencia en los bordes de las plataformas
- modificaciones en las plataformas para reducir la distancia entre los trenes y las plataformas
- teléfonos a una altura accesible con control de volumen y teléfonos de texto (TTY)

La MTA invirtió más de \$5 mil millones en su Plan de Inversión 2020-2024 para hacer que 70 estaciones más del metro NYCT y del Ferrocarril de Staten Island sean accesibles según ADA. Estas estaciones se eligieron para garantizar que los clientes nunca estén a más de dos estaciones de distancia de una estación accesible en cualquier parte del sistema. Además, las estaciones elegidas cubren los espacios geográficos incluyendo los distritos municipales periféricos y aumentan el acceso a los puntos de transbordo clave, las terminales y las estaciones de gran afluencia. También se dio prioridad a las estaciones que dan servicio a los barrios de mayor crecimiento y a los corredores de transporte más transitados. El proceso de selección de las estaciones se basó en una amplia información de la comunidad, incluyendo eventos de participación pública, actividades de alcance para los defensores y grupos de la comunidad y comentarios de los funcionarios electos, los defensores y los clientes con discapacidad.

La mayoría de las estaciones son accesibles por medio de ascensores, aunque algunas son accesibles por medio de rampas. Además, muchas estaciones tienen escaleras mecánicas para dar una opción más de movilidad. A partir de febrero de 2020, hay más de 300 ascensores y más de 270 escaleras mecánicas en todo el sistema NYCT. El estado en tiempo real de todos los ascensores y escaleras mecánicas está disponible en el sitio web de MTA. También están disponibles las alertas electrónicas de suspensión temporal de ascensores o escaleras mecánicas que se pueden enviar al correo electrónico o al teléfono de una persona.



Autobuses: Características de accesibilidad

La flota de autobuses tiene aproximadamente 6,000 autobuses (incluyendo la Compañía de Autobuses de MTA) que son 100% accesibles para sillas de ruedas, con elevadores o rampas, dispositivos de sujeción, mecanismos ergonómicos y señales que designan los asientos prioritarios para los clientes con discapacidad. Todos los autobuses locales y del Servicio de Autobuses Selectos (SBS) son accesibles por rampa, mientras que los autobuses express entre distritos municipales son accesibles por elevador. Todos los autobuses nuevos se entregan con un sistema de Pantallas Digitales de Información (Digital Information Screens, DIS) que presentan anuncios automatizados de las paradas tanto en texto como en audio. A finales de 2019, MTA instaló DIS en casi 1,000 autobuses nuevos y 1,750 autobuses readaptados. Para los autobuses que no tienen DIS, un micrófono

"speakeasy" permite al operador del autobús hacer anuncios de parada de autobús con manos libres. Los operadores de autobuses están obligados a anunciar todas las paradas ADA si no las anuncia automáticamente el sistema DIS. En los próximos años, MTA está planeando hacer pruebas piloto de autobuses con configuraciones de asientos más flexibles para acomodar los andadores, las carrajes para niños y otros dispositivos de movilidad, con ruedas y bucles auditivos en los autobuses.

Características/programas de accesibilidad

Programa de Educación de las Vías del Metro (Subway Track Education Program, STEP)

STEP es un programa único que reúne a personas ciegas o con discapacidades de la vista y especialistas en orientación y movilidad para obtener información sobre la seguridad en las vías. El objetivo de STEP es educar a los usuarios o posibles usuarios sobre las vías del metro en caso de que se produzca una caída sobre el lecho de las vías. La capacitación está disponible cuando se pida y se hace en el Museo de Tránsito de Nueva York, en el centro de Brooklyn. El Museo de Tránsito organiza otros cursos de capacitación y programas de accesibilidad, incluyendo programas centrados en niños y adultos con discapacidades de desarrollo o aprendizaje.

El Programa de Educación de las Vías del Metro (STEP) es un programa único que reúne a personas ciegas o con problemas de la vista y especialistas en orientación y movilidad para obtener información sobre la seguridad en las vías.



Comité Asesor sobre Accesibilidad del Tránsito (ACTA)

Para trabajar en estrecha colaboración con la comunidad de discapacitados y entender sus necesidades y preocupaciones de primera mano, en 2019, Tránsito de la Ciudad de Nueva York (NYCT) creó el Comité Asesor sobre Accesibilidad de Tránsito (ACTA). ACTA es un grupo de miembros de la comunidad totalmente voluntarios, que representan todo tipo de discapacidades y usuarios de transporte que se comprometen a trabajar con NYCT en una serie de cuestiones de accesibilidad. Los miembros de ACTA se reúnen varias veces al año en las oficinas de NYCT y en el campo. La primera reunión de ACTA se celebró el 19 de junio de 2019.

Además, enviamos informes anuales a la Oficina del Alcalde de la Ciudad de Nueva York sobre el estado de cumplimiento de ADA dentro del Tránsito de la Ciudad de Nueva York.

Cuando se solicite, las Oficinas de Cumplimiento de ADA y de Accesibilidad de todo el Sistema también aportan actividades de difusión en toda el área de la Ciudad de Nueva York. Esto incluye talleres, seminarios, viajes en autobús y metro, visitas a estaciones y ferias de información. En estas funciones, MTA comunica información sobre los programas y las características de NYCT a las personas con discapacidades y a las personas mayores.

Laboratorio de estaciones accesibles

En 2019, el equipo de Accesibilidad de todo el Sistema hizo un programa piloto de tres meses del laboratorio de estaciones accesibles en la estación Jay Street – MetroTech en el centro de Brooklyn. Este programa piloto probó más de una docena de nuevas características de accesibilidad que van más allá del mandato de ADA para hacer que el viaje sea más fácil para todos.

El Transporte de la Ciudad de Nueva York da una tarifa reducida para personas mayores de 65 años y para personas con una discapacidad calificada para usar en los metros y autobuses de NYCT.

Opciones de pago de tarifa y compra

Programa de Tarifa Reducida

Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA ofrece una tarifa reducida para las personas mayores de 65 años y para las personas con una discapacidad que reúna los requisitos necesarios para usar el metro y los autobuses de NYCT. MTA emite una tarjeta MetroCard de Tarifa Reducida (RFM) personalizada con el nombre y la fotografía del cliente después de aprobar una solicitud RFM. La tarifa reducida es la mitad de la tarifa básica con los descuentos de la MetroCard de tarifa reducida que se aplican al comprar una MetroCard de viajes ilimitados. Además de la MetroCard, MTA ofrecerá programas de tarifa reducida equivalentes con su nuevo sistema de pago de tarifas, OMNY. Estos programas de tarifas reducidas se lanzarán en 2021, dando tiempo a los clientes para la transición de MetroCard a OMNY del retiro de MetroCard en 2023.

Programa de ventas móviles

También hay autobuses y camionetas de MetroCard que viajan a los cinco distritos municipales y permiten a los clientes pedir o recargar una MetroCard de tarifa reducida o una MetroCard normal. Estos autos, que hacen paradas programadas a lo largo de las principales rutas de autobús y en centros para personas mayores y centros comerciales se centran en atender a los clientes que no pueden acceder a una estación de metro o que no viven cerca de ella y dan servicio al cliente y difusión en general.

El personal de difusión de ventas móviles de MetroCard también está disponible para dar asistencia a los grupos de la comunidad visitando lugares y dando solicitudes para el Programa de MetroCard de Tarifa Reducida.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de los servicios de accesibilidad de NYCT de MTA, llame al **511** o visite el [sitio web de Accesibilidad de MTA: \(new.mta.info/accessibility\)](http://new.mta.info/accessibility).

Para obtener información específica use los siguientes enlaces:

- Para pedir copias del material en letra grande o en braille, visite el Centro de Servicio al Cliente en 3 Stone Street, New York, NY, o llame al **511** y siga las indicaciones.
- Para obtener información en tiempo real de todas las escaleras mecánicas y ascensores de las estaciones de metro de MTA visite [la página web de MTA: \(new.mta.info/elevator-escalator-status\)](http://new.mta.info/elevator-escalator-status).
- Para obtener más información sobre el programa MTA STEP visite el sitio web del Museo de Tránsito: (nytransitmuseum.org/learn/access-programs).
- Los ciudadanos y personas mayores con discapacidades pueden obtener una solicitud de tarifa reducida de MetroCard a través del [sitio web de MTA: \(new.mta.info/fares-and-tolls/subway-bus-and-staten-island-railway/reduced-fare-metrocard\)](http://new.mta.info/fares-and-tolls/subway-bus-and-staten-island-railway/reduced-fare-metrocard) o comunicándose con NYCT de MTA por teléfono.
- Para obtener más información sobre OMNY visite el [sitio web de OMNY: \(omny.info\)](http://omny.info) o llame al **511**.
- El horario regular de difusión del autobús y de la camioneta como parte del programa de ventas móviles está en el [sitio web de autobuses y furgonetas de MetroCard de MTA: \(new.mta.info/fares-and-tolls/subway-bus-and-staten-island-railway/where-to-buy-metrocard/metrocard-bus-vans\)](http://new.mta.info/fares-and-tolls/subway-bus-and-staten-island-railway/where-to-buy-metrocard/metrocard-bus-vans).



Fecha de
lanzamiento:

1993

El servicio de paratransito Access-A-Ride (AAR) de la Ciudad de Nueva York de la MTA da transporte público a los clientes elegibles con discapacidades que les impiden usar los autobuses y el metro de NYCT.

Tránsito de la Ciudad de Nueva York de MTA, Access-A-Ride

El servicio de paratransito Access-A-Ride (AAR) de la Ciudad de Nueva York de la MTA da transporte público a los clientes elegibles con discapacidades que les impiden usar los autobuses y el metro de MTA NYCT.

El Servicio de paratransito AAR opera:

- Dentro de los cinco distritos municipales de la Ciudad de Nueva York y dentro de un corredor de tres cuartos de milla más allá del servicio de ruta fija a través de la frontera de NYC a las áreas cercanas de los Condados Nassau y Westchester.
- Un programa de viajes compartidos (puede viajar con otros clientes).
- Servicio de origen a destino o servicio de enlace para clientes elegibles.
- Viajes no prioritarios con tiempos máximos de viaje basados en la distancia del viaje.
- Las 24 horas del día, los siete días de la semana, los 365 días del año.
- Según las reglamentaciones de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA).

Si necesita elegibilidad temporal mientras se recupera de una operación, necesita un acceso a más largo plazo, desea volver a presentar una solicitud o busca un servicio de paratransito recíproco durante su visita a NYC, comuníquese con AAR o visite el enlace en la sección “La mejor manera de comunicarse” para comenzar el proceso de elegibilidad.

Características/programas de accesibilidad

Programa de capacitación para viajes

El paratransito da un programa gratuito de capacitación para viajes. Con algo de capacitación, los clientes de AAR que tienen discapacidades cognitivas o de movilidad pueden viajar en autobuses o metro al trabajo, la escuela, las instalaciones de salud y recreación y a las muchas instituciones culturales por las que Nueva York es famosa.

MetroCard de Access-A-Ride

La MetroCard de AAR da a los clientes del paratransito la oportunidad y la flexibilidad de hacer un total de cuatro viajes gratuitos al día usando el metro, los autobuses locales y el Ferrocarril de Staten Island (SIR). Es importante tener en cuenta que esta oferta no impedirá que alguna persona continúe usando el servicio de paratransito para otros viajes. Los Asistentes de Cuidado Personal (PCA) viajan gratis cuando acompañan a los clientes con la certificación de PCA indicada en su MetroCard de AAR.

Lugares designados para recoger de AAR

Hay más de 115 puntos designados para recoger de AAR en lugares concurridos. En el pasado, estos eran lugares donde los clientes y los operadores de autos tenían dificultades para ubicarse; los puntos para recoger de AAR se crearon para reducir este problema. Estos lugares tienen señales de identificación de AAR. Un cliente debe tener una reserva para recoger o dejar en estos lugares. La División de Paratransito trabaja con NYC DOT para designar estos lugares. Las peticiones de un lugar nuevo pueden venir de la comunidad. En el perfil del Programa de Administración de las Paradas de Autobús hay más información disponible.



Hay programas piloto de autobuses accesibles disponibles para grupos de la comunidad para orientar a las personas sobre cómo viajar en los autobuses de NYCT de ruta fija.

Programas piloto de autobuses accesibles

Hay programas piloto de autobuses accesibles disponibles para grupos de la comunidad para orientar a las personas sobre cómo viajar en los autobuses de NYCT de ruta fija. Se da una explicación de las normas y reglamentaciones y las oportunidades para practicar la entrada y salida de un autobús de NYCT.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para encontrar más información sobre AAR, visite mta.info y presione el enlace “Paratransito” en la parte superior de la página o visite la [página de Paratransito de MTA](http://new.mta.info/accessibility/paratransit): (new.mta.info/accessibility/paratransit).

También puede llamar sin costo a AAR al **877-337-2017** desde los códigos de área en el área metropolitana de Nueva York y los condados adyacentes. Desde otros códigos de área llame al **718-393-4999**. Los clientes sordos o con problemas de audición pueden usar su servicio de retransmisión preferido o el servicio de retransmisión **711** gratis. AAR presta servicios gratis de interpretación y traducción de documentos para personas cuyo idioma preferido no es inglés. Los servicios de interpretación y traducción de documentos están disponibles durante los procesos de solicitud, elegibilidad y programación.

Para obtener información más específica visite los sitios web abajo:

- [Sitio web de Capacitación para Viajar](http://new.mta.info/accessibility/paratransit/newsletter-and-announcements/travel-training-program): (new.mta.info/accessibility/paratransit/newsletter-and-announcements/travel-training-program)
- Para iniciar el proceso de solicitud o elegibilidad visite [sitio web de Solicitud de Paratransito de NYCT](http://new.mta.info/accessibility/paratransit/how-to-apply-or-recertify-for-access-a-ride): (new.mta.info/accessibility/paratransit/how-to-apply-or-recertify-for-access-a-ride)
- Una [lista de los 115 lugares designados para recoger de AAR](http://new.mta.info/accessibility/paratransit/newsletter-and-announcements/designated-aar-pickup-locations): (new.mta.info/accessibility/paratransit/newsletter-and-announcements/designated-aar-pickup-locations)

Fecha de
lanzamiento:
2012

El Nassau Inter-County Express (NICE) opera los servicios de ruta fija y paratransito en el Condado Nassau en Long Island.

Able-Ride de NICE es el servicio de paratransito en el Condado Nassau para pasajeros con discapacidades que no pueden usar el transporte de ruta fija

Nassau Inter-County Express

El Nassau Inter-County Express (NICE) opera los servicios de ruta fija y paratransito en el Condado Nassau en Long Island. NICE comenzó a operar el servicio de transporte el 1 de enero de 2012 como una asociación público-privada entre el Condado Nassau y Veolia Transportation, que es actualmente Transdev. Además de prestar servicios en la mayoría de las comunidades del Condado Nassau, el servicio de ruta fija también se extiende hacia el oeste hasta Flushing, Jamaica y Far Rockaway en Queens. También se aceptan las tarjetas del metro.

Características/programas de accesibilidad

Able-Ride

Able-Ride de NICE es el servicio de paratransito en el Condado Nassau para pasajeros con discapacidades que no pueden usar el transporte de ruta fija para algunos o todos sus viajes. Todos los viajes de Able-Ride deben comenzar y terminar dentro de $\frac{3}{4}$ de milla del servicio de ruta fija de NICE y durante el tiempo en el que el servicio está en operación. NICE tiene contratos con Super Shuttle para algunos viajes de paratransito de pasajeros que no tienen una discapacidad ambulatoria.

Reconociendo la importancia de la interacción del conductor y el cliente, Able-Ride comenzó a ordenar el servicio de puerta a puerta el 1 de marzo de 2014, donde los conductores ayudan a los pasajeros a subir y bajar del automóvil. En la actualidad, los pasajeros pueden esperar en la puerta exterior más lejana de la dirección de recogida hasta que el conductor esté disponible para ayudarlos a subir al automóvil. Si el pasajero no está presente cuando llega el conductor, el conductor se dirigirá a la puerta y se identificará como "Able-Ride". Este nivel de servicio es excelente para los clientes y minimiza los casos en que los clientes y los conductores se pierden, lo que reduce los casos no presentarse.



Las transferencias entre Able-Ride y Access-A-Ride de deben ocurrir dentro de un corredor de tres cuartos de milla más allá del servicio de ruta fija de MTA a través de la línea divisoria de NYC. Las transferencias también están disponibles para el Condado de Suffolk en Long Island en el centro comercial Walt Whitman en Huntington, el centro comercial Sunrise en Massapequa y la estación Farmingdale del Ferrocarril de Long Island.



La aplicación GoMobile de NICE permite a los pasajeros pagar tarifas de autobús con sus teléfonos inteligentes, lo que reduce la necesidad de comprar una MetroCard en lugares seleccionados.

Aplicación GoMobile

NICE trabaja actualmente para extender la forma en que da información al público usando tecnología, lo que facilitará un viaje más fluido para todos los pasajeros. Una adición reciente a los servicios de NICE incluye el lanzamiento de la aplicación GoMobile, que permite a los pasajeros pagar tarifas de autobús con sus teléfonos inteligentes, lo que reduce la necesidad de comprar una tarjeta MetroCard en lugares seleccionados. Lanzada en el verano de 2014, GoMobile tuvo 7,500 descargas en las primeras ocho semanas de su lanzamiento. Aunque esta aplicación no se desarrolló exclusivamente para personas con discapacidades, el software es compatible con las aplicaciones existentes de lectores de pantalla. Lo más importante es que esta tecnología es de código abierto, por lo que cualquier desarrollador de aplicaciones puede extraer los datos y desarrollar una aplicación que atienda específicamente a personas con diversas discapacidades.

Estrategias actuales de alcance comunitario

El Comité Asesor de Accesibilidad al Transporte (Transportation Accessibility Advisory Committee, TAAC) de NICE está integrado por pasajeros y representantes de la comunidad. TAAC se estableció para dar información de proyectos nuevos y obtener comentarios de estos cambios nuevos. Por ejemplo, el personal de NICE obtuvo información sobre las diversas plataformas tecnológicas que son compatibles con un lector de pantalla para personas con discapacidades de la vista y que pueden integrarse en proyectos en el futuro como resultado de estas conversaciones. NICE también trabaja regularmente con grupos de la comunidad, dando orientación sobre viajes y capacitación sobre cómo usar el sistema. Los voluntarios de NICE Bus también dan transporte para los Juegos del Condado para Discapacitados Físicos.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de este servicio visite el [sitio web de NICE Bus: \(nicebus.com\)](http://nicebus.com). Para comunicarse con el Centro de Información de Viajes de NICE llame al **516-336-6600**. Para hacer reservaciones de Able-Ride, llame al **516-228-4680**.

La Guía para Pasajeros de Able-Ride incluye más información del servicio y está disponible para descargar en el [sitio web de Able Ride: \(nicebus.com/Able-Ride/How-to-Ride\)](http://nicebus.com/Able-Ride/How-to-Ride). Para pedir una presentación de NICE comuníquese con Latoya Pippin al **515-296-4157**. El material de NICE está disponible en formato grande, braille y otros idiomas cuando se solicite.

Para obtener más información de las tarifas reducidas de la aplicación GoMobile envíe un correo electrónico a NICETicketing@transdev.com.



Fotografia tomada por Richard Henry

Fecha de
lanzamiento:

1968

**Departamento
para las
Personas
Mayores de NYC
trabaja para
acabar con la
discriminación
por edad y
ayudar a las
personas
mayores a
mantener
su dignidad
y calidad de
vida a través
del servicio,
la defensa y la
educación.**

Departamento para las Personas Mayores de NYC (NYC Department for the Aging), Programas de Transporte

El Departamento para las Personas Mayores de la Ciudad de Nueva York (DFTA) apoya al grupo diverso de personas mayores de la Ciudad de Nueva York y a sus cuidadores. DFTA trabaja para acabar con la discriminación por edad y ayudar a las personas mayores a mantener su dignidad y calidad de vida a través del servicio, la defensa y la educación.

Características/programas de accesibilidad

Viajes en autobús escolar

Los socios de la comunidad del DFTA, incluyendo los centros para personas mayores, los centros de cuidado diurno para adultos, las Comunidades de Jubilación Natural (Naturally Occurring Retirement Communities, NORCS) y los centros de administración de casos son elegibles para usar los autobuses escolares amarillos para viajes de un día. Este acuerdo con el Departamento de Educación de NYC permite a las personas mayores hacer viajes en grupo de entretenimiento, compras u por otros motivos entre las 9:30a.m. y la 1:30p.m., de octubre a junio.

Programas de transporte independientes

DFTA tiene ocho programas de transporte independientes. Prestan los servicios abajo a personas mayores de 60 años en los cinco distritos municipales:

Transporte individual

El servicio de transporte individual presenta servicio a personas mayores que tienen limitaciones de movilidad o no pueden conducir ni usar el transporte público. El programa permite a las personas mayores:

- Participar en programas de la comunidad, como centros para personas mayores, acceder a atención médica (a menos que el cliente tenga Medicaid),
- Completar diligencias necesarias para la vida diaria (por ejemplo, acceder a supermercados, farmacias, bancos, despensas de comida) y
- Mantener lazos familiares y de otro tipo con la comunidad cuando no pueden hacerlo de otro modo.

El transporte individual se da a través de un servicio de automóvil o taxi y un servicio para recoger en autobús o camioneta. Puede ser de puerta a puerta, de bordillo a bordillo o para recoger en una ruta fija o semifija. Un automóvil de "transporte individual" puede recoger a más de un pasajero si el automóvil lo permite. Por ejemplo, el automóvil puede recoger a cada pasajero en su casa para un viaje a un centro para personas mayores. Para los servicios de transporte individual se necesita información sobre las necesidades de transporte del cliente en el sistema de datos de clientes del DFTA.

Transporte de grupo

El servicio de transporte de grupo da viajes para grupos de personas mayores desde el mismo punto para recoger al mismo destino. Las personas mayores pueden usarlo para ir y regresar de eventos recreativos, culturales, educativos y sociales; gimnasios de la comunidad; teatros; mercado de agricultores; centros comerciales; y otros lugares. El transporte de grupo promueve la socialización y la participación de la comunidad. La participación no se restringe a personas con limitaciones de movilidad. Para el servicio de grupo no se necesita información sobre las necesidades de transporte de la persona, pero el cliente se debe inscribir en el sistema de datos de clientes del DFTA.

Los servicios de transporte se presentan directamente con los automóviles de un programa, a través de un subcontrato o acuerdo con una o más entidades calificadas (por ejemplo, servicio de auto o taxi, compañía de autobuses privados).

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre los servicios de transporte del DFTA o para pedir una presentación llame a Aging Connect al **212-AGING-NYC (212-244-6469)**.

Departamento de Educación de NYC (NYC Department of Education), transporte estudiantil y educación para viajes

El Departamento de Educación de la Ciudad de Nueva York (New York City Department of Education, NYC DOE) es el sistema de escuelas públicas más grande de los Estados Unidos. NYC DOE atiende aproximadamente 1.1 millones de estudiantes en más de 1,800 escuelas y 1,850 programas preescolares.

La mayoría de los estudiantes con discapacidades en la Ciudad de Nueva York asisten a la misma escuela a la que asistirían si no recibieran servicios de educación especial. Los estudiantes con discapacidades pueden recibir servicios en escuelas públicas, autónomas, privadas y parroquiales o en programas aprobados de educación en casa. Algunos estudiantes con discapacidades reciben servicios en escuelas especializadas que operan en el Distrito 75 del NYC DOE. El Distrito 75 da tipos de apoyo más intensivos o especializados a los estudiantes que los necesitan. Los programas del Distrito 75 están situados en toda la Ciudad de Nueva York.

La Oficina de Transporte Estudiantil da adaptaciones de transporte especializado según el programa de educación individualizado del estudiante

Características/programas de accesibilidad

Oficina de Transporte Estudiantil (Office of Pupil Transportation, OPT)

La Oficina de Transporte Estudiantil (OPT) es el departamento de transporte escolar más grande del país. Más de 600,000 estudiantes de la Ciudad de Nueva York asisten a escuelas públicas, autónomas y no públicas situadas dentro de los cinco distritos municipales y condados vecinos en Nueva York, Nueva Jersey y Connecticut que usan estos servicios.

La mayoría de los estudiantes con discapacidades usan el mismo medio de transporte que sus compañeros sin discapacidades. OPT da adaptaciones de transporte especializadas según el Programa de Educación Individualizado (Individualized Education Program, IEP) del estudiante. El IEP definirá el tipo de transporte que necesita un estudiante entre la casa y la escuela. Esto incluye proponer un lugar para recoger centralizado o un servicio puerta a puerta. OPT también da MetroCards a los estudiantes que demuestran la capacidad de viajar de manera independiente en el transporte público. Además, hay varios tipos de flotas y niveles de asistencia que se pueden adaptar a una amplia gama de necesidades de movilidad para estudiantes con discapacidades.

Servicios Educativos de la Vista: Servicios de orientación y movilidad

Servicios Educativos de la Vista da instrucción de orientación y movilidad para estudiantes con discapacidades de la vista que tienen entre 3 y 21 años. Los estudiantes aprenden competencias y técnicas específicas para viajar de manera independiente en la comunidad escolar.

Los estudiantes reciben instrucción personalizada de maestros con más capacitación especializada en orientación y movilidad. La instrucción se hace en el edificio de la escuela, en el barrio de la escuela y en el transporte público. La instrucción de orientación y movilidad pueden incluir el trabajo con dispositivos especializados, como bastones blancos o herramientas de baja visión. Los objetivos de la lección dependen del Programa de Educación Individualizado (Individualized Education Program, IEP) de cada estudiante. Un especialista en orientación y movilidad hace una evaluación para determinar la elegibilidad.

Oficina de Capacitación para Viajes (Office of Travel Training, OTT)

Lanzado en 1970, el Programa de Capacitación para Viajes es un programa integral que enseña a los estudiantes con discapacidades cómo viajar de manera segura e independiente en el transporte público. Los estudiantes con otras discapacidades que no sean de la vista, de entre 14 y 21 años de edad, pueden ser elegibles para recibir capacitación para viajes. NYC DOE recomienda a los padres, maestros y directores remitir a los estudiantes a este programa. Desde su comienzo, la Oficina de Capacitación para Viajes (OTT) ha atendido a miles de estudiantes.

Los estudiantes reciben capacitación para viajar por medio de la instrucción individualizada del personal especialmente capacitado y dura un promedio de tres semanas. Los instructores enseñan a los estudiantes la ruta más segura y directa hacia y desde su escuela o lugar de trabajo.



Los estudiantes reciben capacitación para viajar por medio de la instrucción individualizada del personal especialmente capacitado y dura un promedio de tres semanas. Los instructores enseñan a los estudiantes la ruta más segura y directa hacia y desde su escuela o lugar de trabajo. Los estudiantes aprenden competencias de peatones, comportamientos apropiados y seguros, competencias para resolver problemas y el uso de rutas alternas. Al completar con éxito el programa, se espera que los estudiantes viajen de manera independiente.

El estudiante, la familia y la comunidad se benefician de la capacitación para viajar. El estudiante aumenta la autoconfianza e independencia; la familia se libera de la dependencia; y la comunidad se beneficia con ciudadanos activos y productivos.

Después de completar con éxito el programa de capacitación para viajes, se encuesta a los estudiantes para saber si continúan usando el transporte público. Aproximadamente el 86 por ciento de los encuestados reportan que todavía usan el transporte público de manera regular.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre las opciones de viaje y la elegibilidad de la Oficina de Transporte Estudiantil comuníquese con su escuela. También puede obtener más información visitando el [sitio web de la Oficina de Transporte Estudiantil de NYC DOE](https://schools.nyc.gov/school-life/transportation/transportation-overview): (schools.nyc.gov/school-life/transportation/transportation-overview). También puede llamar al **718-392-8855** o escribir un correo electrónico a PupilTransportationTeam@schools.nyc.gov.

Para obtener más información sobre el programa de Servicios Educativos de la Vista y el procedimiento para recibir estos servicios visite el [sitio web de Servicios Educativos de la Vista de NYC DOE](https://edvisionservices.org): (edvisionservices.org) o llame a las oficinas al **917-256-4259**.

Para encontrar más información de la Oficina de Capacitación para Viajes, puede visitar el [sitio web de la Oficina de Capacitación para Viajes de NYC DOE](https://schools.nyc.gov/learning/special-education/supports-and-services/other-special-education-services): (schools.nyc.gov/learning/special-education/supports-and-services/other-special-education-services). También puede llamar al **212-673-1242** o enviar un correo electrónico a d75traveltraining@schools.nyc.gov.

Si tiene preguntas sobre el IEP de su hijo, incluyendo las adaptaciones que ya se mencionan en el IEP o las adaptaciones que le gustaría incluir en su IEP, comuníquese con su escuela o su [Comité de Educación Especial](https://schools.nyc.gov/learning/special-education/help/committees-on-special-education): (schools.nyc.gov/learning/special-education/help/committees-on-special-education).



Fecha de
lanzamiento:
2017

**NYC Ferry
hizo más de
6.3 millones
de viajes en
2019, un 38%
más que las
proyecciones
iniciales y se
espera que el
servicio tenga
aproximadamente
11 millones de
viajes por año
para 2023**

Corporación de Desarrollo Económico de NYC, NYC Ferry

El sistema de NYC Ferry conecta a pasajeros, centros de trabajo, espacios públicos, pequeñas empresas y otros en las costas de Brooklyn, Queens, Manhattan y Bronx. En general, el NYC Ferry acortó los tiempos de viaje de algunos pasajeros hasta en 30 minutos y demuestra ser un sistema altamente flexible que puede crecer y adaptarse a las demandas de pasajeros. NYC Ferry hizo más de 6.3 millones de viajes en 2019, un 38% más que las proyecciones iniciales y se espera que el servicio tenga aproximadamente 11 millones de viajes por año para 2023.

Todas las embarcaciones de NYC Ferry recibieron sus nombres de los estudiantes de segundo grado como parte de una competencia con el Departamento de Educación de NYC. Los estudiantes de segundo grado que asisten a las escuelas públicas de NYC a menos de una milla de cada desembarcadero futuro o existente en el momento de la competencia fueron elegibles para participar, dándonos nombres de embarcaciones como Ocean Queen Rockstar, Friendship Express y Lunchbox.

Características/programas de accesibilidad

NYC Ferry (incluyendo los autobuses de enlace en Midtown y Rockaway) cumple completamente conforme ADA, incluyendo áreas de abordaje, máquinas expendedoras de boletos y servicios a bordo como áreas para sentarse (incluyendo sujetadores para sillas de ruedas), conector para auriculares a bordo y baños accesibles.

NYC Ferry da boletos con descuento para personas con discapacidades y personas mayores (65 años o mayores) con el pase de 30 días a través de la aplicación NYC Ferry o en la compra en la taquilla de Wall Street/Pier 11. Los pasajeros pueden pedir pases para obtener descuento presentando una solicitud en persona o por correo. Las solicitudes se pueden encontrar en el sitio web de NYC Ferry.

Las señales de seguridad a bordo están disponibles en español e inglés, al igual que las máquinas expendedoras de boletos en cada desembarcadero.



Estrategias actuales de alcance comunitario

A principios de 2015, el Alcalde de Blasio anunció el establecimiento de un sistema de NYC Ferry de seis rutas que se creó a partir del programa original de East River Ferry de una ruta. El NYC Ferry como lo conocemos actualmente y como está planeado para el futuro se fundamenta en el Estudio de Ferry de la Ciudad de 2013 de la Corporación de Desarrollo Económico

(Economic Development Corporation, EDC) de NYC y el Estudio de Viabilidad de Expansión de NYC Ferry de 2018/2019. Los objetivos de estos estudios eran identificar nuevas oportunidades de servicios de ferry. EDC evaluó más de 80 lugares en ambos estudios identificando restricciones físicas y de navegación, desarrollando estimaciones de la cantidad de pasajeros en el ferry, evaluando cálculos operativos y de tiempo de viaje y evaluando el desarrollo y el crecimiento del barrio. Los estudios también evaluaron los costos operativos, los ingresos potenciales con diferentes niveles de tarifas y las rutas probables que se podrían formar a partir de la combinación de desembarcaderos individuales.

NYC EDC tenía una política informativa de puertas abiertas con funcionarios públicos, juntas comunitarias y organizaciones locales y cívicas durante el desarrollo del plan final, el proceso de revisión ambiental y la creación e implementación del sistema. En total, se hicieron más de 300 reuniones y sesiones informativas antes del lanzamiento de NYC Ferry y continuaron en los años posteriores a su lanzamiento.

NYC Ferry da boletos con descuento para personas con discapacidades y personas mayores (65 años o más) con el pase de 30 días a través de la aplicación NYC Ferry o en la compra en la taquilla de Wall Street/Pier 11.



La mejor vía para comunicarse y obtener más información

La mejor vía para obtener más información sobre NYC Ferry es visitar el sitio web o descargar la aplicación. Allí, puede averiguar dónde puede explorar, cuánto tiempo puede ahorrar en su viaje diario al trabajo y cómo comprar boletos. Para obtener una solicitud de tarifa reducida, puede visitar el [enlace de la Aplicación de tarifa reducida de NYC Ferry](https://ferry.nyc/ticketing-info): (ferry.nyc/ticketing-info). Si tiene preguntas o comentarios sobre el servicio, comuníquese con help@ferry.nyc o deje un mensaje en el (844) 469-3377 y le devolveremos la llamada.

Para obtener más información de la comunicación que ayudó a fundamentar la planificación de NYC Ferry:

- [Estudio de Ferries de la Ciudad de 2013 de EDC](https://edc.nyc/sites/default/files/filemanager/Resources/Studies/2013_Citywide_Ferry_Study/Citywide_Ferry_Study_-_Final_Report.pdf): (edc.nyc/sites/default/files/filemanager/Resources/Studies/2013_Citywide_Ferry_Study/Citywide_Ferry_Study_-_Final_Report.pdf)
- [Estudio de Viabilidad de Expansión de NYC Ferry de 2018/2019 de EDC](https://edc.nyc/sites/default/files/filemanager/Resources/Studies/Ferry_Feasibility_Study_2018_2019.pdf): (edc.nyc/sites/default/files/filemanager/Resources/Studies/Ferry_Feasibility_Study_2018_2019.pdf)



PIER 6

H209
NEW YORK, NEW YORK

NYC

LUNCH BOX
NEW YORK, NEW YORK

NYC



Service  Safety  Access

Fecha de
lanzamiento:

1971

La Oficina de Inclusión (Office of Inclusion, OOI) de TLC se enfoca en la prevención de denegaciones de servicio y otras conductas discriminatorias en el sector de taxis y autos de alquiler

Comisión de Taxis y Limusinas de NYC

La Comisión de Taxis y Limusinas de la Ciudad de Nueva York (New York City Taxi and Limousine Commission, TLC) es la agencia responsable de autorizar y regular los taxis Medallion (amarillos) de la Ciudad de Nueva York, los automóviles de alquiler (librea de la comunidad, autos negros y limusinas de lujo), camionetas de cercanías y vehículos de paratransito. En 2019, nuestra agencia se mantuvo comprometida con el avance y ejecución de políticas que fomenten una mayor accesibilidad y mejores condiciones laborales para los conductores.

Oficina de Inclusión (Office of Inclusion, OOI) de TLC

El 18 de marzo de 2019, el Concejo Municipal creó y el alcalde firmó como ley la Oficina de Inclusión de (OOI) de TLC. La oficina se enfoca en la prevención de denegaciones de servicio y otras conductas discriminatorias en el sector de taxis y automóviles de alquiler. También ayuda a los conductores que se discriminan dentro o fuera de la carretera, conectándolos con los recursos de la Comisión de Derechos Humanos (Commission on Human Rights, CCHR), que investiga y actúa contra dicho abuso.

Nuestra campaña de denegación de servicio trabaja para garantizar que el público que viaja reciba un servicio cortés e igual al de los taxis amarillos, taxis verdes, Uber, Lyft, Via y otros servicios de automóviles de alquiler. Nuestra misión es reducir las denegaciones de servicio y garantizar que ningún conductor autorizado de TLC discrimine a alguna persona. Un conductor no debe negarse a recoger a un pasajero o a completar un viaje debido al destino, la raza, la discapacidad, la orientación sexual, el sexo, la identidad de género, la edad, el estatus migratorio, el país de origen, la religión o credo, el color, el estado civil y de pareja o embarazo.

Características/programas de accesibilidad

Reglas de accesibilidad de automóviles de alquiler (For-Hire Vehicle Accessibility, FHVA) de TLC

Las reglas de accesibilidad de automóviles de alquiler (FHVA) de TLC entraron en vigencia en enero de 2019 y se agregaron cientos de automóviles accesibles para sillas de ruedas (WAV) a la flota de automóviles de alquiler (FHV), implementando un servicio equivalente para todos los neoyorquinos y visitantes con discapacidades.

Las reglas exigen que todas las compañías de servicios de autos en la Ciudad de Nueva York (conocidas como centros de operaciones autorizados por TLC) den WAV cuando se pidan para un viaje. Según lo exigen las reglas de TLC, estos viajes no deben ser más costosos para el pasajero, lo que significa que un viaje en un WAV debe costar la misma cantidad que el mismo viaje en un automóvil no accesible para sillas de ruedas. Es obligatorio que todos los servicios de automóviles locales y todas las aplicaciones de servicios de autos disponibles en NYC, como Uber o Lyft, faciliten los WAV cuando se pida. Para cumplir, los centros de operaciones de servicio de autos tienen dos opciones: una opción es despachar una proporción cada vez mayor de viajes para WAV (el “mandato de viaje”) hasta que el 25% de todos los viajes se hagan con un WAV. Al exigir que los WAV se pongan en circulación regular para atender a todos los pasajeros, incluyendo los que usan sillas de ruedas, los WAV se integrarán en la estructura de la flota de FHV y, por lo tanto, estarán disponibles cuando los pida específicamente un pasajero que los necesite. La segunda opción permite que los centros de FHV trabajen con un operador aprobado que cumpla las órdenes de servicio accesible para sillas de ruedas (la “excepción de operación”). Los pasajeros deben poder pedir el servicio de WAV de la misma manera que piden un servicio que no es de WAV y el centro de operación de FHV es responsable de trabajar con el operador para facilitar un WAV.

Despacho Accesible de TLC es un programa para recoger en taxis amarillos o verdes accesibles para sillas de ruedas en cualquier lugar de los cinco distritos municipales y entregas en cualquiera de los cinco distritos municipales, el Condado Westchester, el Condado Nassau o los tres aeropuertos regionales.

Despacho Accesible de TLC

Despacho Accesible de TLC es un programa para recoger en taxis amarillos o verdes accesibles para sillas de ruedas en cualquier lugar de los cinco distritos municipales y entregas en cualquiera de los cinco distritos municipales, el Condado Westchester, el Condado Nassau o los tres aeropuertos regionales. Los pasajeros pagan la tarifa estándar del taxímetro que establece TLC y no hay tarifas adicionales. El programa está disponible las 24 horas del día, los siete días de la semana y no es necesaria la reserva previa, aunque los pasajeros pueden pedir un viaje con anticipación. Los conductores de taxis accesibles se capacitan sobre los protocolos de servicio al cliente, cómo ayudar a los pasajeros a entrar y salir del automóvil y cómo asegurar un dispositivo de movilidad. También reciben por despacho otro pago más que la tarifa del taxímetro para compensar por conducir hasta el punto de recogida.

Acceso al Idioma de TLC

Los operadores autorizados por TLC representan la diversidad de la Ciudad de Nueva York. Los conductores profesionales, que constituyen la mayor parte de la población autorizada, provienen de más de una docena de países y hablan más de 100 idiomas. El objetivo de TLC es prestar un servicio al cliente de calidad a todos los licenciatarios y miembros del público, incluyendo aquellos que tienen dominio limitado del inglés (LEP), en las interacciones en persona en nuestras instalaciones y eventos públicos, conversaciones por teléfono o por correo electrónico y correspondencia por escrito.

La TLC traduce a los 10 principales idiomas que exige la ciudad información esencial sobre la obtención de la autorización, avisos de la industria, columnas mensuales del Commissioner’s Corner y envíos masivos de emails que notifican a los licenciatarios sobre los eventos y recursos de TLC. La TLC también produce contenido multilingüe para sus campañas de pasajeros y conductores en toda la ciudad, incluyendo tarjetas de presentación que dan información al público sobre el Programa de Despacho Accesible y la Accesibilidad de Automóviles de Alquiler. Además, los conductores potenciales pueden tomar el curso y examen de conductor de TLC que se exige en árabe, bengalí, chino simplificado, inglés, ruso, español y urdu.



El objetivo de TLC es prestar un servicio de calidad a todos los licenciarios y miembros del público, incluyendo a las personas que tienen dominio limitado de inglés

Estrategias actuales de alcance comunitario

La Oficina de Inclusión de TLC asiste regularmente y organiza eventos de la comunidad en los cinco distritos municipales. En estos eventos se indica a los pasajeros de la importancia de presentar una queja por negación de servicio. El equipo de alcance presenta un resumen de la misión de la Oficina de Inclusión, define una queja por negación de servicio y explica las diversas formas de reportar las denegaciones de servicio a **311**. Los miembros del personal se han presentado en eventos de la Autoridad de Vivienda de la Ciudad de Nueva York (New York City Housing Authority, NYCHA), reuniones de juntas comunitarias, centros para personas mayores, Comisión de Derechos Humanos (Commission on Human Rights, CCHR) y ferias de recursos en toda la ciudad.

Además, el anuncio de servicio público de la Oficina de Inclusión se transmite en Taxi TV, que está disponible en todos los taxis amarillos y verdes para comunicar los pasajeros cómo presentar una queja si un conductor autorizado de TLC hace una denegación de servicio o cualquier acto de discriminación. La información de cómo reportar una denegación de servicio también se transmite en todos los quioscos de Link NYC en toda la ciudad.

La Oficina de Inclusión lanzó recientemente en toda la ciudad una Campaña de Concientización Pública en autobuses, trenes subterráneos y el Staten Island Ferry para combatir las denegaciones de servicio en la industria de taxis y automóviles de alquiler.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Hay varias maneras de reservar un viaje accesible:

- Llame a un despachador directamente al **646-599-9999**, **311** o NY Relay: **711**
- Descargue la aplicación móvil (Accessible Dispatch NYC) en App Store o Google Play Store
- Reserve en línea en nuestro [sitio web de Despacho accesible: \(accessibledispatch.com\)](http://accessibledispatch.com)

La mejor forma de encontrar más información o comunicarse con nosotros es a través del

- [Sitio web de la NYC TLC: \(www1.nyc.gov/site/tlc/index.page\)](http://www1.nyc.gov/site/tlc/index.page) o
- [Sitio web de Despacho Accesible de TLC: \(accessibledispatch.com\)](http://accessibledispatch.com).
- O por correo electrónico:
 - Equipo de Difusión de Asuntos Externos de TLC en tlcexternalaffairs@tlc.nyc.gov
 - Coordinador de ADA/DSF de TLC en torresye@tlc.nyc.gov y
 - Despacho Accesible de TLC en accessibledispatch@mtm-inc.net

Puede obtener más información sobre Informes anuales y el Plan de Implementación de Acceso al Idioma de TLC a través del [sitio web de TLC: \(www1.nyc.gov/site/tlc/about/language_access.page\)](http://www1.nyc.gov/site/tlc/about/language_access.page).

Fecha de
lanzamiento:
1921

El Aeropuerto JFK tenía 10 millones de pasajeros en 1961 (cuando era conocido como Aeropuerto Idlewild). Para 2018, la cantidad de pasajeros había aumentado a 60 millones. La cantidad proyectada para 2030 es de 75 millones.

Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey

La Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey construye, opera y mantiene muchos de los activos de infraestructura comercial y de transporte más importantes del país. La red de instalaciones de aviación, terrestres, ferroviarias y portuarias de la agencia está entre las más activas del país, respalda más de 550,000 empleos regionales y genera más de \$23 mil millones en sueldos anuales y \$80 mil millones en actividad económica anual. La Autoridad Portuaria también tiene y administra el lugar del World Trade Center de 16 acres, donde el One World Trade Center de 1,776 pies de altura es actualmente el rascacielos más alto del hemisferio occidental.



Las instalaciones de transporte público de la Autoridad Portuaria incluyen:

- Aeropuerto Internacional John F. Kennedy
- Aeropuerto La Guardia
- Aeropuerto Internacional Newark Liberty
- Aeropuerto Internacional Stewart de Nueva York
- Puente de Bayonne
- Puente Goethals
- Puente y Estación de Autobuses George Washington
- Túnel Holland
- Túnel Lincoln
- Cruce de Outerbridge
- Terminal de Autobuses de Port Authority
- Sistema de Tránsito Ferroviario de la Autoridad Portuaria Trans-Hudson (Port Authority Trans-Hudson, PATH)
- Servicio de Ferry Trans-Hudson

El Aeropuerto JFK tenía 10 millones de pasajeros en 1961 (cuando era conocido como Aeropuerto Idlewild). Para 2018, la cantidad de pasajeros había aumentado a 60 millones. La cantidad proyectada para 2030 es de 75 millones.

Todos los trenes y estaciones de AirTrain cumplen con la ADA y están equipados con ascensores y escaleras mecánicas. Hay conectores accesibles para sillas de ruedas en las estaciones de Jamaica y Howard Beach hacia y desde las plataformas del metro y el Ferrocarril de Long Island.

Características/programas de accesibilidad

Tren de PATH

Las estaciones con acceso por ascensor son Newark, Harrison, Journal Square, Grove Street, Exchange Place, Hoboken, 33 Street y World Trade Center. Además de un ascensor, Grove Street también tiene una plataforma elevadora vertical.

Las puertas de entrada con tarifa accesible se desbloquean al pagar la tarifa y tienen un botón de liberación que abre la puerta al salir.

Los teléfonos de asistencia al pasajero se conectan automáticamente a la persona que llama con un agente de información las 24 horas del día. Los teléfonos están más abajo para que sean accesibles para una persona en silla de ruedas.

Las plataformas de los trenes tienen bordillos táctiles elevados de goma o cerámica.

JFK AirTrain

Todos los trenes y estaciones de AirTrain cumplen con la ADA y están equipados con ascensores y escaleras mecánicas. Hay dos lugares designados para sillas de ruedas en cada carro. Hay conectores accesibles para sillas de ruedas en las estaciones de Jamaica y Howard Beach hacia y desde las plataformas del metro y el Ferrocarril de Long Island.

En el tren y en las estaciones, hay señales visuales para las personas con discapacidades auditivas. Para las personas con discapacidad de la vista, hay anuncios de destino a bordo. También hay superficies táctiles de advertencia de las plataformas y señales en braille y letras en relieve.

Terminal de Autobuses de la Autoridad Portuaria de Midtown

Nuestro nuevo sistema de intercomunicación funciona a través de los altavoces de la terminal y en las pantallas de mensajes que se desplazan por todo el centro, lo que facilita a los viajeros la localización de sus acompañantes.

Prestamos asistencia gratis (incluyendo el servicio de escolta para la silla de ruedas) a los viajeros que pueden tener dificultades para moverse por el centro. Simplemente visite nuestro puesto de información o llame al “54” en cualquier teléfono interno para pedir asistencia.

World Trade Center: Centro de Transporte Oculus

Los baños accesibles están situados en cada nivel del centro de transporte Oculus y los ascensores y las escaleras mecánicas están disponibles en todo el Oculus.

Estrategias actuales de alcance comunitario

La Autoridad Portuaria se compromete a que el cliente tenga una vivencia que cubra las diferentes necesidades de nuestra base de clientes extraordinariamente diversa. Ya sea interactuando con representantes de nuestra comunidad de pasajeros a través del Consejo de Viajeros de Path y el Consejo Asesor de la Terminal de Autobuses de la Autoridad Portuaria u organizando eventos de la comunidad a través de nuestras oficinas de la comunidad del Proyecto de Reorganización, buscamos escuchar y resolver las preocupaciones.

Es un objetivo importante de la Autoridad Portuaria garantizar que todas sus instalaciones y actividades cumplan la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información sobre el programa de cumplimiento de ADA de la Autoridad Portuaria, comuníquese con ADA@panynj.gov o [201-395-3225](tel:201-395-3225).

Condado Westchester, sistema de autobuses Bee-Line

El Condado Westchester tiene una diversidad de opciones de transporte disponibles para personas mayores y personas con discapacidades. Esto incluye el sistema Bee-Line, que presta servicio de autobús dentro del Condado Westchester y partes del Bronx, Manhattan y el Condado de Putnam. Cada línea de metro en el Bronx tiene al menos una ruta de autobús Bee-Line. También está el autobús Westchester-Manhattan Express BxM4C de Bee-Line, que opera a lo largo de Central Park Avenue a través de White Plains, Hartsdale, Scarsdale y Yonkers, hasta la Fifth Avenue (en dirección sur) en Manhattan hasta 23rd Street y de regreso en Madison Avenue (en dirección norte). Bee-Line acepta MetroCard y cambio exacto (no billetes de dólar ni centavos). La tarifa reducida está disponible para personas mayores y personas con discapacidades.

Todos los autobuses de Bee-line están equipados con un elevador o rampa para sillas de ruedas y están a disposición de cualquier persona que no pueda usar las escaleras. Los asientos en la parte delantera del autobús también son asientos prioritarios para personas mayores y personas con discapacidades

Características/programas de accesibilidad

Servicio de ruta fija de Bee-Line

Hay varias características accesibles en los autobuses Bee-Line para personas con discapacidades de movilidad. Todos los autobuses están equipados con un elevador o rampa para sillas de ruedas y están a disposición de cualquier persona que no pueda usar las escaleras. Los asientos en la parte delantera del autobús también son asientos prioritarios para personas mayores y personas con discapacidades.

El Departamento de Transporte y Obras Públicas del Condado Westchester (Westchester County Department of Public Works and Transportation, WCDPW&T) presenta el Programa B.E.A.T. (Infórmese Sobre el Tránsito) de personas mayores para enseñar a las personas mayores cómo usar Bee-Line para promover una mayor independencia de viaje. Las personas mayores obtienen información sobre la seguridad clave del autobús y la competencia de “cómo viajar”, las características de acceso disponibles en un autobús Bee-Line y cómo usar el Programa de Tarifa Reducida. Las personas mayores, de al menos 65 años de edad, también se pueden inscribir en el programa MetroCard de Tarifa Reducida para Personas Mayores.



WCDPW&T y la Oficina para Discapacitados del Condado Westchester imparten un curso titulado “B.E.A.T. Plus”, que lleva la enseñanza práctica sobre viajes al aula para estudiantes con discapacidades. En este curso de cuatro sesiones, los estudiantes y el personal aprenden a viajar en los autobuses Bee-Line y luego, participan en un viaje de grupo en autobús para obtener una MetroCard de Tarifa Reducida. Además del sistema de autobuses de ruta fija

El servicio de Paratrásito Bee-Line está disponible para personas con discapacidades que tienen dificultades para usar el servicio de ruta fija dentro del Condado Westchester.

Bee-Line y sus programas educativos de cómo viajar, el Condado Westchester y las agencias sin fines de lucro prestan una diversidad de otros servicios y programas de transporte específicamente para personas mayores y personas con discapacidades, incluyendo:

Paratrásito Bee-Line

El servicio de Paratrásito Bee-Line está disponible para personas con discapacidades que tienen dificultades para usar el servicio de ruta fija dentro del Condado Westchester. Similar a Access-A-Ride en NYC, el Paratrásito Bee-Line presta servicio de viaje compartido, de bordillo a bordillo y de origen a destino. Refleja el servicio de transporte de ruta fija existente. Exige la certificación avanzada. El condado tiene contratos con empresas de servicios de autos para el programa Bee-Line Para Car Service que presenta algunos viajes de paratrásito para pasajeros que no tienen una discapacidad ambulatoria. La tarifa sigue siendo la misma y se puede pagar en efectivo o con un boleto Paratrásito.

Iniciativa Livable Communities Collaborative for Aging Services

El Condado Westchester y las agencias sin fines de lucro trabajan juntos a través de la Livable Communities Collaborative for Aging Services. Esta iniciativa que dirige el Departamento de Programas y Servicios para Personas Mayores del Condado Westchester identifica los retos que enfrentan las personas mayores, especialmente la movilidad y trabaja para desarrollar las mejores prácticas para la región.

La mejor vía para comunicarse y obtener más información

Para obtener más información de los servicios del Condado Westchester visite [Autobús Bee-Line](http://transportation.westchestergov.com/bee-line): (transportation.westchestergov.com/bee-line).

Los horarios y la información de los autobuses de Bee-Line están disponibles en letra de molde grande cuando se pida. Envíe un correo electrónico a beeline@westchestergov.com o llame a Servicio al Cliente al **914-813-7777**. Las personas con problemas de audición pueden encontrar información usando el servicio de NY Relay Service **711**.

Para obtener información más específica de los programas, visite o comuníquese con:

- El [sitio web de los programas y servicios para personas mayores de Westchester](http://seniorcitizens.westchestergov.com): (seniorcitizens.westchestergov.com) contiene información de los servicios y programas disponibles para las personas mayores del Condado Westchester.
- Para programar una presentación de B.E.A.T. para personas mayores comuníquese con Mary Ellen Burns, especialista en el programa, Departamento de Obras Públicas y Transporte (WCDPW&T), al **914-995-1621** o envíe un correo electrónico a mbb4@westchestergov.com
- Para programar clases de B.E.A.T. Plus, comuníquese con Anna Masopust, especialista en movilidad, Oficina de Discapacitados, al **914-995-2959** o envíe un correo electrónico a ammi@westchestergov.com.
- Para transferencias entre el Paratrásito Bee-Line y Access-A-Ride de NYC, consulte el perfil del paratrásito de MTA de NYCT. Para hacer consultas sobre el proceso de certificación del Paratrásito de Bee-Line llame al **914-995-2960**.



II. Entorno construido





NYC DOT instala estos elementos basado en las necesidades específicas de cada comunidad y las dimensiones de las calles.

II. Entorno construido

En la primera parte, explicamos los programas de NYC DOT. Ahora estudiemos de manera específica los elementos de infraestructura clave que surgen como resultado de estos programas. Estos elementos físicos conforman el entorno construido. NYC DOT instala estos elementos basado en las necesidades específicas de cada comunidad y las dimensiones de las calles.

Cuando encuentre estas características, queremos que conozca por qué las pusimos y cómo usarlas. Examinamos continuamente las mejores prácticas, ponemos a prueba y actualizamos la infraestructura para ampliar nuestro conjunto de herramientas y mejorar las calles de la ciudad.

Si tiene un problema o una pregunta sobre una rampa peatonal o Superficies de Advertencia Detectables asociadas visite el [sitio web de Programas de Rampa Peonatal: \(nycpedramps.info\)](https://www.nyc.gov/html/dot/html/peatonal/index.html). Si tiene un problema o pregunta sobre cualquier otra función, puede comunicarse con NYC DOT a través de **311**. El **311** está disponible por teléfono, en línea o mediante la aplicación móvil. Esto nos ayudará a rastrear y corregir más rápido.

Los siguientes son elementos de infraestructura destacados:

- Señales peatonales accesibles (APS)
- Carriles para bicicletas
- Carriles exclusivos para autobuses
- Paradas de autobús
- CityBenches
- Estaciones de Citi Bike
- CityRacks
- Extensiones de los bordillos
- Franjas de advertencia detectable
- Fases exclusivas peatonales (EPP)
- Letreros de calle
- Demarcadores flexibles
- Bloques de granito y maceteros
- Intervalos entre una señal y otra que dan a los peatones ventaja para cruzar (LPI)
- Barras Inclinadas
- LinkNYC
- Extensiones de la medianera
- Cruces desplazados
- Señales peatonales con cuenta regresiva
- Plazas peatonales
- Rampas peatonales
- Islas de seguridad peatonal
- Cruces peatonales elevados
- Zonas de carga escolar
- Iluminación pública
- Asientos en las calles
- Bahías de giro
- Debajo de EI
- WalkNYC

Señales peatonales accesibles (APS), señales peatonales con cuenta regresiva y cruces peatonales elevados

Señales peatonales accesibles, señales peatonales con cuenta regresiva y cruces peatonales elevados ayudan a los peatones a cruzar la calle.



Señales peatonales accesibles (APS)

Las APS son dispositivos electrónicos en postes de señales. Dan señales auditivas o visuales para alertar a los peatones cuando la fase de “caminar” se activa.

Un tono de localización ayuda a los usuarios a encontrarlas. Los usuarios presionan el botón del dispositivo y este emitirá un tono, un mensaje hablado o vibrará cuando sea el momento de caminar. Un botón con una flecha en relieve indica la dirección a seguir. Una función de ruido ambiental ajusta el volumen del altavoz cuando hay ruido. Presionar una APS no influye en la rapidez con la que se enciende la señal para caminar.



Señales peatonales con cuenta regresiva

Una señal de cuenta regresiva para peatones es un tipo de señal que indica a los peatones cuánto tiempo tienen para cruzar la calle.

La cuenta regresiva ayuda a los usuarios a decidir si pueden cruzar o si deben esperar. Esta es especialmente útil para personas mayores, personas con movilidad limitada o con niños.

El “hombre” y la “mano” son símbolos que se entienden universalmente.



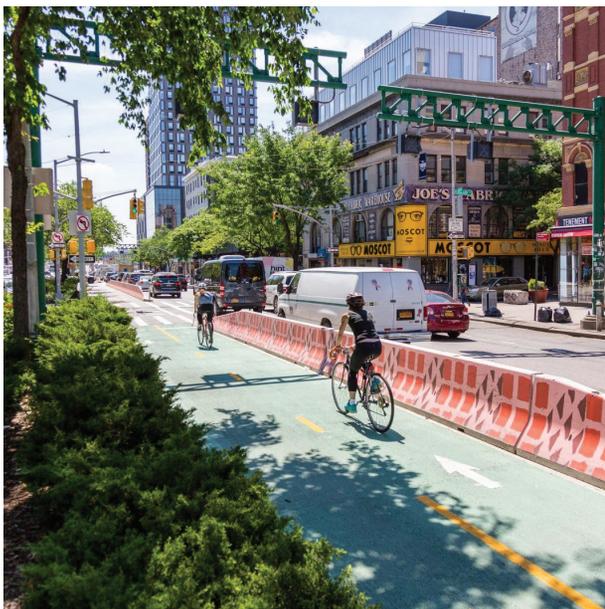
Cruces peatonales elevados

Los cruces peatonales elevados son “reductores de velocidad” con marcas de cruce peatonal. Elevan los cruces peatonales a la altura del bordillo. Este patrón reduce la velocidad de los automóviles y aumenta la visibilidad de los peatones para impulsar fluencia.

El cruce a nivel aumenta la accesibilidad para personas mayores y peatones con movilidad reducida. Los cruces peatonales elevados están situados en áreas con niños y personas mayores, como escuelas, parques y centros para personas mayores.

Ciclismo

Andar en bicicleta es una forma asequible, sin emisiones y divertida de transportarse por la Ciudad de Nueva York. NYC DOT instala más carriles para bicicletas y estacionamientos para bicicletas cada año para fomentar el ciclismo. Los carriles para bicicletas estrechan la carretera, lo que fomenta que los conductores vayan más despacio. El estacionamiento de bicicletas de NYC DOT es gratuito y está abierto al público. No se diseñó para el almacenamiento de bicicletas a largo plazo.



Carriles para bicicletas

Los carriles para bicicletas convencionales son marcas en la calle que muestran un lugar para que los ciclistas pasen. Organizan la carretera para mostrar a los ciclistas y conductores dónde se pueden adelantar unos a otros con seguridad. Los carriles para bicicletas protegidos están separados físicamente de los automóviles en movimiento por un carril de automóviles estacionados, una barrera de jersey u otro elemento de diseño.

Los carriles para bicicletas reducen las lesiones por accidentes de tráfico para las personas que caminan, conducen o andan en bicicleta.



Estaciones de Citi Bike

Cada una de las 850 estaciones de Citi Bike tiene bicicletas resistentes disponibles para el público. Los mapas de WalkNYC, al costado de los quioscos, muestran la red de bicicletas y los lugares de tiendas de cascos cercanas.

Para andar en bicicleta, compre un pase de corto plazo o una membresía en el quiosco o con la aplicación Lyft. Para encontrar más información sobre el programa Citi Bike u obtener información sobre descuentos, consulte su página en la sección Programa de la guía.



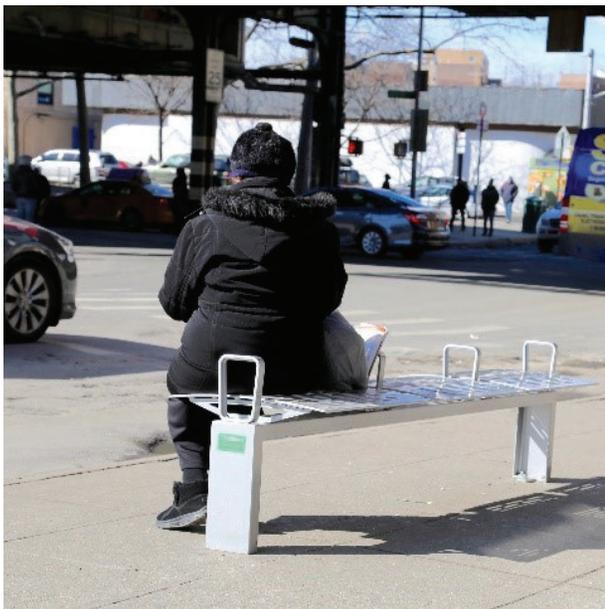
Estacionamiento de bicicletas/ CityRack

El diseño característico de CityRack de NYC es un portabicicletas de aro grande. NYC DOT instala los CityRacks en las aceras o en el carril de estacionamiento como corrales para bicicletas. Los bastidores de parquímetro o bastidores de aro pequeño usan los postes de los parquímetros tradicionales.

Facilitar el estacionamiento ayuda a garantizar que las bicicletas que se estacionan no obstruyan el derecho de paso público (espacios destinados a la circulación).

Programa CityBench, demarcadores flexibles y bloques de granito y maceteros

CityBenches, los bloques de granito y los maceteros ayudan a que los barrios sean más hermosos y cómodos. Animan a los peatones a pasar más tiempo en las áreas, en lugar de solo pasar. Esto tiene muchos beneficios para la salud, la seguridad y la economía. Los bloques de granito, los maceteros y los demarcadores flexibles también dan más protección contra los automóviles.



Programa CityBench

El programa CityBench coloca asientos públicos para hacer que las calles de NYC sean más cómodas. Hay más de 2,100 hasta la fecha.

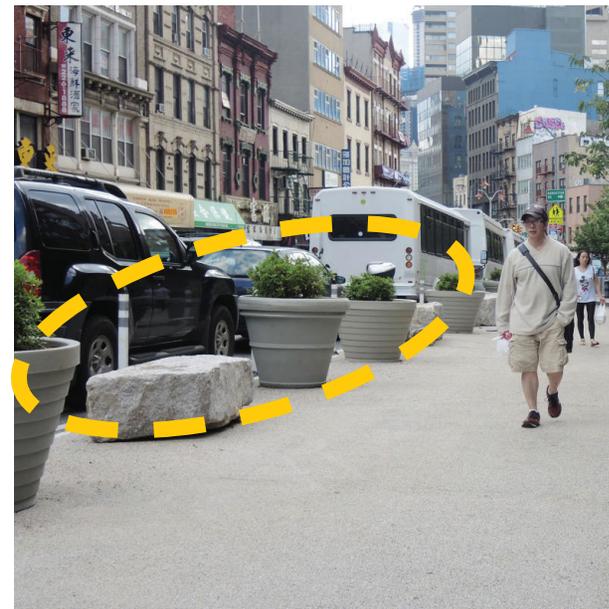
Todas las actividades diarias pueden ser agotadoras. Es importante que los lugareños y los visitantes puedan descansar y reagruparse a mitad del viaje. NYC DOT instala bancas resistentes estándar que con respaldo o sin respaldo. Después de analizar los comentarios, NYC DOT innovó los reposabrazos y la profundidad del asiento para mejorar el uso para los neoyorquinos mayores.



Demarcadores flexibles

Los demarcadores flexibles son postes verticales de plástico que dan indicaciones visuales y ayudan a amortiguar las áreas. Ayudan a separar el espacio para bicicletas, el espacio para peatones y el espacio para vehículos.

El material reflectante ayuda a que los automovilistas los vean por la noche. Por lo general, se sitúan en los bordes de las plazas peatonales o en las extensiones de los bordillos.



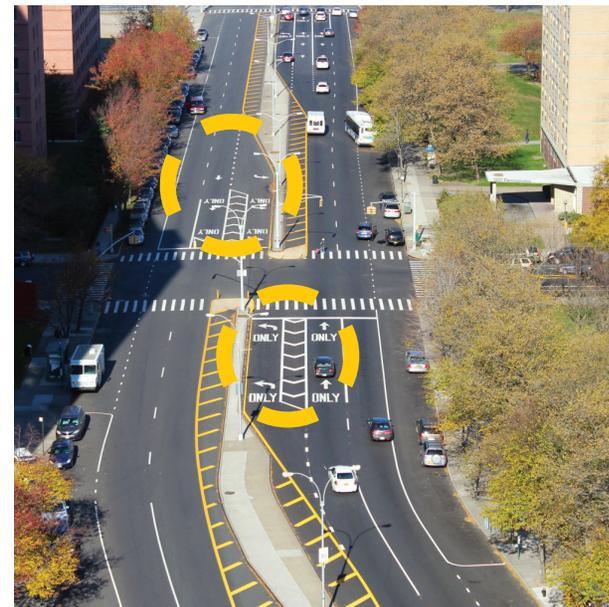
Bloques de granito y maceteros

Los bloques de granito y los maceteros agregan belleza a un espacio y realzan el ámbito público. También actúan como una barrera física para separar el espacio para peatones de los automóviles en movimiento en plazas, extensiones de aceras o cerca de estacionamientos para bicicletas.

La forma rectangular de los bloques de granito los hace ideales para asientos informales.

Extensión de bordillo, cruces desplazados y bahías de giro

Las bahías de giro, las extensiones de los bordillos y los cruces desplazados son soluciones que el NYC DOT implementó para mejorar la seguridad de los peatones al cruzar la calle. Las bahías de giro ayudan a reducir los choques al virar a la izquierda. Las extensiones de los bordillos y los cruces desplazados reducen la distancia que debe cruzar. Con frecuencia, el NYC DOT marca estas áreas con pintura antes de construir la característica de concreto permanente.



Extensiones de bordillo

Las extensiones de los bordillos quitan parte de la carretera justo antes de una intersección y amplían la acera. Esto reduce el tiempo que está en la calle y lo hace más visible para los conductores. También reduce las aglomeraciones en las aceras y reduce la velocidad de los conductores.

Las extensiones de los bordillos pueden dar espacio para mobiliario urbano y plantas. Esto mejora el ámbito público en áreas donde el espacio público es escaso.

Cruces desplazados

Un cruce desplazado o una intersección protegida es un nuevo diseño en el conjunto de herramientas de NYC DOT.

Sus principales funciones son ser una isla de refugio en la esquina y un espacio en que se cede el paso. Esto reduce la velocidad de los giros de los automóviles y permite que los conductores vean y se detengan por los ciclistas y los peatones.

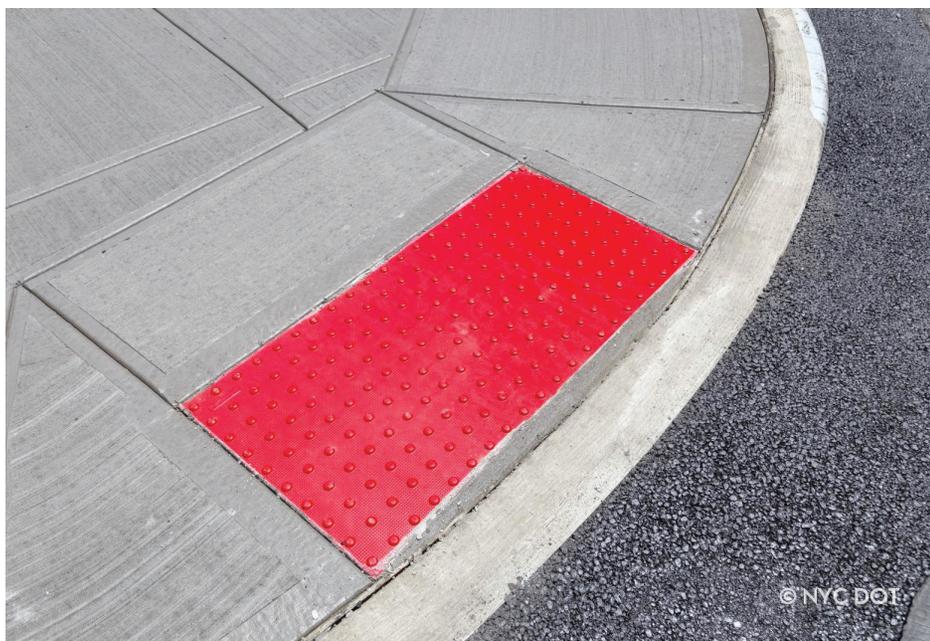
Bahías de giro

Las bahías de giro son carriles separados marcados para los automóviles que viran. Esto elimina las conjeturas para determinar hacia dónde se dirige un automóvil.

Tener un carril separado también reduce la presión de los conductores impacientes que van en línea recta. NYC DOT quita el estacionamiento antes de una intersección para colocar una bahía de viraje. Esto mejora las líneas de visión de los conductores, los ciclistas y los peatones.

Superficies de advertencia detectables y rampas peatonales

Las superficies de advertencia detectables y las rampas peatonales tienen una función importante para la seguridad y la movilidad. La Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) exige rampas con superficies de advertencia detectables en todos los cruces peatonales.



Superficies de advertencia detectables

Las Superficies de advertencia detectables son franjas de pequeños círculos elevados conocidos como “cúpulas truncadas”.

Los peatones pueden sentirlas con o sin bastón. Alertan a las personas ciegas o con baja visión si existe una condición potencialmente peligrosa. Un ejemplo es en un cruce peatonal.



Rampas peatonales

Las rampas peatonales dan una transición suave dentro y fuera de las calles. Son fundamentales para las personas con discapacidades de movilidad. También benefician a quienes tienen carruajes para niños y otros dispositivos, como carritos de compras y maletas.

Fases exclusivas para peatones (EPP) e intervalos iniciales para peatones (LPI)

Se introdujeron fases exclusivas peatonales e intervalos entre una señal y otra que dan ventaja a los peatones para cruzar como estrategias de seguridad de Vision Zero. NYC lanzó Vision Zero en 2014, como una iniciativa específica para eliminar las fatalidades de tránsito. Desde que se instalaron los LPI, el número de muertes y lesiones graves a causa de automóviles que giran a la izquierda disminuyó en un 56%. Actualmente, hay más de 2,000 LPI en NYC.



Fases exclusivas peatonales (EPP)

Algunos semáforos tienen fases exclusivas peatonales. Durante esta fase, ningún vehículo puede conducir ni girar. Los peatones tienen el derecho de paso.



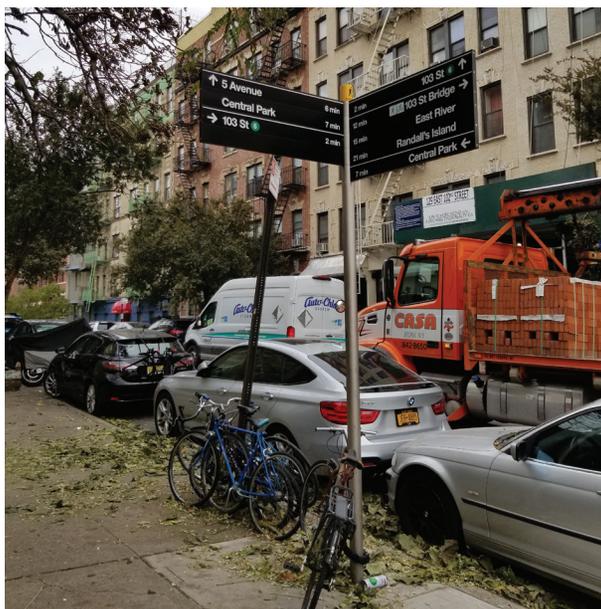
Intervalos iniciales para peatones (LPI)

En algunas intersecciones, los peatones y los ciclistas tienen ventaja para cruzar la calle. Con los LPI tiene una señal para caminar antes de que los automóviles tengan la luz verde. Esto permite que comience a cruzar la calle antes de que los automóviles giren.

Es más probable que los automóviles vean a los peatones en el cruce peatonal y procedan con precaución.

Productos WalkNYC y LinkNYC

Los mapas y los letreros de calles de WalkNYC dan información de viaje del lugar. LinkNYC también da información al viajero. LinkNYC lo da CityBridge y no NYC DOT.



WalkNYC

Los mapas del Programa de Señalización de WalkNYC ayudan a los viajeros a navegar por las calles y los sistemas de tránsito. Los mapas están orientados hacia arriba, lo que significa que se alinean en la dirección en la que se orienta. Los iconos marcan lugares cercanos importantes, como entradas de metro o museos.

NYC DOT diseñó el lenguaje visual y las gráficas para que los mapas fueran fáciles de entender. El formato es coherente para toda la ciudad.

Letreros de calle

Los letreros de calle de WalkNYC son señales que apuntan hacia la dirección de lugares cercanos. Los letreros de calle usan escritura de alto contraste para que sean fáciles de leer. El lenguaje que usan coincide con los mapas del barrio de WalkNYC y otras señales; esto permite relacionar las palabras y encontrar su camino incluso a los lectores que no hablan inglés.

También incluyen íconos estándar como números de metro y el símbolo de accesibilidad de ADA. Los tiempos de camino ayudan a las personas con problemas de movilidad a planificar una ruta lógica.

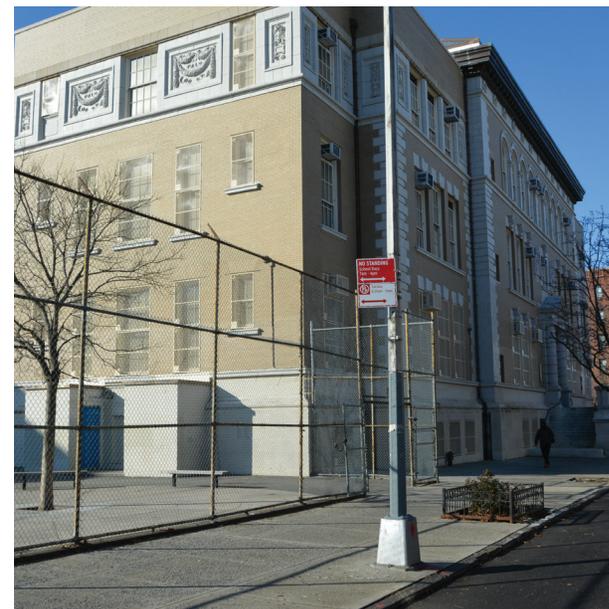
LinkNYC

Un “Link” es un quiosco que tiene Wi-Fi público rápido y gratuito, cargadores de teléfonos USB y acceso rápido al 911. Puede usar “links” para hacer llamadas en los EE. UU. y usar la tableta para acceder al **311**, mapas y obtener indicaciones.

Todos los “links” son accesibles. Incluyen braille, funciones de zoom, inversión de color y circuito auditivo. Cada uno tiene acceso a servicios de transmisión de video y voz a voz y un lector de pantalla.

Extensiones de la medianera y islas de seguridad peatonal

Las extensiones de la medianera y las islas de seguridad peatonal mejoran la seguridad peatonal al dar un espacio de refugio al cruzar una calle ancha. Esto reduce la distancia de cada cruce y la exposición a los automóviles.



Extensiones de la medianera

Una extensión en el extremo de la medianera da a los peatones un espacio seguro para esperar en el medio de una calle. Permite que cruce la calle por etapas, lo que es particularmente útil en una calle ancha.

NYC DOT puede pintarlos de color beige antes de su construcción con concreto. Cuando se construyen con concreto tienen rampas peatonales o cortes de camino.

Islas de seguridad peatonal

Las islas de seguridad peatonal también se conocen como islas de refugio para peatones. Dan un beneficio similar al de una extensión de la medianera, pero no están conectados a una medianera. Las islas para peatones también se pueden usar para abordar autobuses que tienen carriles exclusivos para autobuses desplazados del bordillo.

Pueden instalarlas con marcas en la carretera antes de construirlas con concreto. Las plataformas que se construyen con concreto deben tener un "corte de camino" para personas con discapacidades.

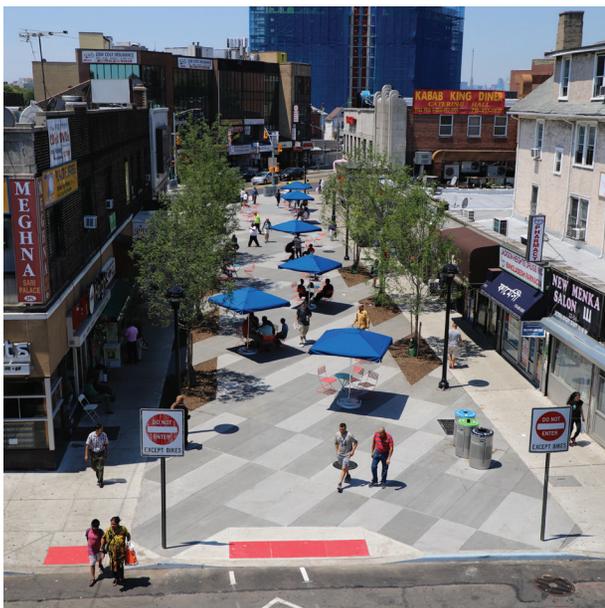
Zonas de carga escolar

Las zonas de carga escolar se instalan junto a las propiedades escolares para permitir que los autobuses escolares y los automóviles privados tengan un lugar para pararse junto al bordillo. Con zonas de carga escolar, los estudiantes no necesitan desplazarse entre los automóviles estacionados. Esta mejora de la seguridad es especialmente importante para las personas con problemas de movilidad o de la vista.

Las señales de las zonas de carga escolar están marcadas como "No pararse en jornada escolar"; sin embargo, los horarios pueden variar.

Plazas peatonales, calles compartidas y asientos en las calles

Las plazas peatonales, las calles compartidas y los asientos en las calles son innovaciones de diseño que mejoran el ámbito público. Por lo general, estos elementos rediseñan el derecho de paso público infrutilizado para aumentar la habitabilidad y la vitalidad del área circundante.



Plazas peatonales

Las plazas convierten los espacios viales infrutilizados en espacio público. En estos, los neoyorquinos pueden sentarse, descansar, socializar y disfrutar de la vida pública.

NYC DOT cubre partes de las vías con grava o aporta un elemento de superficie pintada. Esto se combina con muebles móviles, maceteros, bloques de granito y programación que aportan socios locales.



Shared Streets

Shared Streets, las calles compartidas, permiten a todos los usuarios compartir las vías. Se recomienda a los automovilistas conducir a 5 MPH. Shared Streets están identificadas con señalización, material distintivo y otras indicaciones visuales.

Las superficies de advertencia detectables dan indicaciones a lo largo del borde de la calle para las personas ciegas o con baja visión.



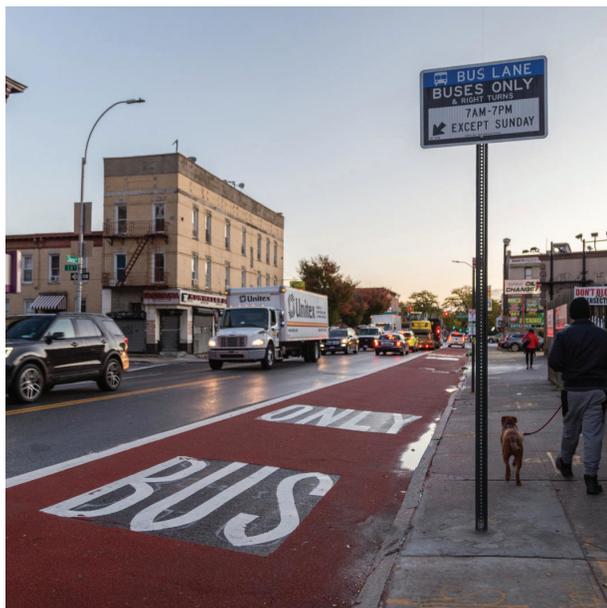
Asientos en las calles

El programa de asientos en las calles es para toda la ciudad y en este los socios envían una solicitud para transformar las calles infrutilizadas en espacios públicos sociales y vibrantes entre los meses de marzo y diciembre.

Todos los diseños deben mejorar la vida en la calle, incluir plantas y seguir ADA. Las características incluyen áreas para que el público coma, lea, trabaje, se reúna con un amigo o descansa.

Transporte público

El transporte público es una opción fundamental para muchos neoyorquinos. A pesar de que NYC DOT no opera los autobuses ni el metro de la ciudad, NYC DOT implementa funciones que ayudan agilizar el funcionamiento de los autobuses y hacen que su viaje sea una experiencia más placentera.



Carril exclusivo para autobuses

Los carriles exclusivos para autobuses ayudan a los pasajeros a llegar más rápido a su destino. Permiten que los autobuses circulen con menos interrupciones y reducen la cantidad del tiempo que pasan en el tráfico.

Estos carriles funcionan para los autobuses, pero también se permite el tráfico de los automóviles que viran a la derecha y los de emergencia. Algunos carriles para autobuses funcionan solo durante las horas pico.

El NYC DOT los marca con señales aéreas o con pintura roja y letreros en blanco de "SÓLO AUTOBÚS".



Parada de autobús

Las paradas de autobús dan refugio de la lluvia y otras condiciones climáticas. Cada marquesina tiene asientos para descansar mientras se espera el autobús.

En algunas paradas de Servicios de Autobuses Selectos (Select Bus Service, SBS) hay información para pasajeros en tiempo real para que sepan cuándo llegará el próximo autobús y mapas de señalización.



Barras inclinadas

NYC DOT usa barras inclinadas en los lugares de parada de autobús de SBS.

Exactamente, como su nombre lo indica, se diseñaron para que pueda apoyarse en ellas. En una ciudad donde todos están siempre en movimiento, es bueno tener un lugar para tomar un descanso y recargar energías.

Iluminación pública y Under the EI

A través de la comunicación y la participación, nos enteramos de que la iluminación adecuada es una de las principales preocupaciones. NYC DOT mantiene más de 250,000 faroles en toda NYC y es líder nacional en el uso de faroles sostenibles.



Iluminación pública

El iluminación pública ilumina los peligros y puede mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas. También amplía el horario en el que se puede hacer actividad al aire libre.

Actualmente, NYC DOT está cambiando todos los faroles de las calles de la ciudad a LED de bajo consumo. Las nuevas lámparas LED ahorrarán millones de dólares en energía y durarán más. NYC DOT usa directrices que garantizan que las luces sean lo suficientemente brillantes, de buena calidad y uniformes.



Under the EI

Por debajo de los puentes elevados, las autopistas, el metro y las líneas ferroviarias de la ciudad hay 70 millones de pies cuadrados de espacio público. Estas estructuras elevadas aíslan algunos barrios. El uso de este espacio tiene el potencial de transformar la vida de la ciudad.

Los proyectos piloto comenzaron a traer vitalidad y resiliencia a estos espacios por lo general descuidados. Debajo de EI es un proyecto de iluminación con Design Trust dirigido a las áreas debajo de la infraestructura aérea.

Reconocimientos

Margaret Forgione, Comisionada Interina, NYC DOT
Eric Beaton, Comisionado Adjunto, NYC DOT
Charles Ukegbu, Ed.D, Subcomisionado, NYC DOT

Equipo de la Guía de Recursos de Administración de la Movilidad

Denise Ramirez, NYC DOT
Gabrielle O'Grady, NYMTC 9/11 Scholar
Hilda Cardenas, NYC DOT

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

Colaboradores

David Abrahams, NYC DOE
Diane Altieri, NYC DOT
Nicole Altmix, NYC DOT
Maritza Arroyo, NYC DFTA
Quemuel Arroyo, NYC DOT*
Sapir Ashkenazi, NYC DFTA
Sara Bahri, MTA NYCT
Jacob Balter, MTA LIRR
Jennifer Barry, MTA MNR
Andrea Batiste, NYC DOT
Joana Bejerano-Fuentes, NYC DOT
York Bergin, NYC DOT
Chris Brunson, NYC DOT
Chase Buckman, NYC DOT
Allison Bullock, NYC DOT
Malcolm Cain, NYC TLC
Chris Calvert, NYC DOT
Roseann Caruana, NYC DOT
James Celentano, NYC DOT
Franny Civitano, NYC EDC
Rachel Cohen, MTA NYCT
Emily Colasacco, NYC DOT
Kevin Costa, NYC DOT
Michelle Craven, NYC DOT
William Deautriell, NYC DOT
Lauren Deutsch, NYC DOT
Alex Elegudin, MTA NYCT
Chris Eshleman, PANYNJ
Stevie Feig, NYC DOT
Burns Forsythe, NYC DOT
Alice Friedman, NYC DOT
Demel Gaillard, NYC DOT
Paula Gannon, NYC DOT
Kyle Gebhart, NYC DOT
Shari Gold, NYC DOT
Marianne Groomes, NYC DOT
Nina Haiman, NYC DOT
Jennifer Harris-Hernandez, NYC DOT
William Harrison, NYC DOT
Chris Hrones, NYC DOT

Terra Ishee, NYC DOT
Jean James-Young, NYC DOT
Tajinder Jassal, NYC DOT
Jack Khzouz, NICE
Inbar Kishoni, NYC DOT
Shelly Klainberg, NYC DOE
Melanie Klein, NYC DOT
Naomi Klein, Westchester County
Moussa Kouyate, NYC DOT
Michael Longley, NYC DOT
Nina Marren, NYC DOT
Mike Marsico, NYC DOT
Jackson McNeil, DOT
Meggie Medina, NYC DOE
Catherine Messana, NYC DOT
Eric Miu, NYC DOT
Jennifer Most, NYC DOT
Natalie Pennington, NYC DOE
LaTrella Penny, NYC DFTA
Bryan Perret, NYC DOT
Heather Reiners, Condado Westchester
Moises Reyes Vargas, NYC DOT
Ali Sadriyoun, NYC DOT
Yashwant Sahadeo, NYC DOT
Brian Saltz, MTA
Jodi Sammons, NYC DOE
Stephanie Shaw, NYC DOT
Jay Shuffield, PANYNJ
Karin Sommer, NYC DOT
Renana Teplitsky, NYC DOT
Yesenia Torres, NYC TLC
Emily Weidenhof, NYC DOT
Kim Wiley-Schwartz, NYC DOT
James Wong, NYC EDC
Joseph Yacca, NYC DOT

Gráficas:

Benjamin Killen, NYC DOT
David Moidel, NYC DOT
*ya no está en DOT

Créditos del artista y foto: Todas las fotografías son propiedad de © NYC DOT o fueron proporcionadas a NYC DOT para su uso específico en este documento más créditos otorgados a lo largo de la Guía.



NEW YORK CITY

