Acceso Equitativo al Transporte Activo para Personas con Discapacidades

Datos que pueden ayudar a estructurar proyectos comunitarios

Charles T. Brown, MPA, CPD, LCI

NNPHI (por sus siglas en inglés) Sesión II

1:00 p.m. – 2:00 p.m. eastern time

Correo electrónico: charlesbrown@equitablecities.com

"La accesibilidad no es un privilegio; es un derecho fundamental. Asegurar que cada individuo, independientemente de sus capacidades, tenga igual acceso a nuestros espacios públicos y sistemas de transporte no es solo una cuestión de cumplimiento, sino de afirmar la dignidad, promover la independencia y construir una sociedad verdaderamente inclusiva."

– Anónimo.

# ¿Qué es la equidad?

* La equidad significa el trato constante y sistemático de todas las personas de manera justa e imparcial, incluyendo a individuos que pertenecen a comunidades que a menudo han sido negadas de tal trato
* Esto incluye a comunidades frecuentemente afectadas por problemas de equidad como minorías raciales y étnicas, personas con discapacidades, grupos marginados, personas geográficamente desfavorecidas, económicamente desfavorecidas y con identidades interseccionales

Fuente: Orden Ejecutiva Avanzar Más la Equidad Racial y el Apoyo para Comunidades Desatendidas en Todo el Gobierno Federal

# ¿Qué es la equidad en el transporte?

* El principio de asegurar un acceso justo e imparcial a los recursos, infraestructura y servicios de transporte en todos los segmentos de la sociedad.
* Aspectos Clave
	+ **Accesibilidad**
	+ Inclusividad
	+ Asequibilidad
	+ Seguridad y Fiabilidad
	+ Justicia Ambiental
	+ **Participación Comunitaria**

Muchos profesionales del transporte a menudo desconocen o simplemente ignoran los datos existentes sobre la accesibilidad del transporte activo para personas con discapacidades.

# ¿Cómo podemos rediseñar para todos?

Principios de Diseño Universal:

* Aplicar principios de diseño universal en espacios públicos y edificios para asegurar la accesibilidad para personas con discapacidades.
* Esto va más allá de los requisitos legales mínimos para crear espacios que sean genuinamente utilizables y acogedores para todos.

# ¿Cómo podemos rediseñar para todos?

Infraestructura Caminable y Amigable para Bicicletas:

* Diseñar calles y vecindarios que prioricen a los **peatones** y ciclistas sobre los automóviles.
* Esto incluye aceras seguras, **carriles para bicicletas**, medidas para calmar el tráfico y zonas peatonales, fomentando el transporte activo y reduciendo la dependencia de los vehículos.

# Datos sobre la Accesibilidad del Transporte Activo para Personas con Discapacidades

Limitaciones Observadas y Necesidades de Datos

* Alcance limitado de la cobertura geográfica
* Falta de granularidad respecto a los tipos de discapacidades
* Infrecuencia en la recolección de datos
* Desafíos en la recolección de datos
* Necesidades:
	+ Datos detallados de movilidad para diferentes tipos de discapacidades
	+ Datos sobre la satisfacción del usuario y la percepción de seguridad
	+ This Photo by Unknown Author is licensed under CC BY-NC-ND
	+ Acceso equitativo
	+ Datos sobre el acceso a destinos clave (por ejemplo, parques)

# Desafíos Adicionales:

Identificando y comprendiendo el rol de los colaboradores en discapacidad y equidad

Y

Identificando e incluyendo a las personas con discapacidades en los esfuerzos de participación comunitaria

Un gráfico de barras muestra que les niñes con discapacidades tienen más probabilidades de enfrentar eventos estresantes en la vida que les niñes sin discapacidades.

Un gráfico de barras muestra que, de 2009 a 2016, las personas con discapacidad en los EE. UU. tenían más probabilidades de ser obesas que aquellas sin discapacidad.

# Ejemplo Multijurisdiccional:

Proyecto Propuesto de Essex-Hudson Greenway en el Norte de Nueva Jersey

Un mapa en escala de grises de calles y características del paisaje de la ciudad muestra una propuesta de vía verde en el norte de Nueva Jersey. De izquierda a derecha, el camino se extiende desde Glen Ridge en dirección sureste, terminando en el noroeste de Jersey City.

Un mapa de densidad de un proyecto de vía verde propuesto en Nueva Jersey muestra el porcentaje de personas con discapacidades por sección censal. La leyenda muestra cinco tonos de rosa, que van desde rosa claro hasta rosa oscuro, siendo el rosa claro un menor porcentaje de personas con discapacidades. La mayoría de las áreas en rosa oscuro con una mayor densidad de personas con discapacidades parecen estar fuera de la vía verde propuesta y de la zona de amortiguamiento de una milla. Sin embargo, una sección censal en el norte de Jersey City, que tiene el porcentaje más alto de personas con discapacidades, está casi completamente dentro de la zona de amortiguamiento.

Un mapa de densidad y una tabla muestran la distribución de personas con discapacidades y personas sin discapacidad por sección censal dentro de la zona de amortiguamiento de una milla. Aproximadamente el 10 por ciento de la población dentro de la zona de amortiguamiento son personas con discapacidades y aproximadamente el 90 por ciento son personas sin discapacidad. Una segunda tabla muestra la distribución del porcentaje de discapacidad dentro de la zona de amortiguamiento de una milla, con 47 de las 61 secciones censales mostrando entre el 5.9 y el 15.2 por ciento de la población como personas con discapacidades.

Esta imagen muestra seis mapas de las jurisdicciones en el proyecto de vía verde propuesto, desglosados por porcentaje de personas con diferentes tipos de discapacidad. Los tipos de discapacidad que se muestran en los mapas son los siguientes: en la fila superior, Audición, Visión, Cognitiva. En la fila inferior, los mapas muestran discapacidades de Movilidad, Cuidado Personal y Vida Independiente.

# Ejemplo Municipal:

La Ciudad de Savannah, Georgia

Parque Bowels C. Ford

Análisis CPTED

Análisis de Calles Completas

Implementación de Diseño

Una vista aérea de un parque al borde de un río muestra una carretera que corre paralela al río, haciendo que sea inseguro el cruce para niñes, jóvenes, adultes mayores y personas con discapacidades. En el lado del río, un camino en el césped corre a lo largo del río. En el lado opuesto de la carretera hay un estacionamiento y una piscina.

En la parte superior de la diapositiva hay una imagen del parque con el río a la derecha y el camino, el césped y la carretera a la izquierda. Abajo, hay una representación en 3D del parque tras las mejoras de accesibilidad. Ya no hay una carretera dividiendo el parque y en su lugar hay un estacionamiento con una isla de jardín de flores que lo divide. Hay un camino para bicicletas y peatones, con el camino para bicicletas pintado de verde y el camino peatonal en blanco. Un área de juegos con columpios, resbaladeros y un trampolín está junto al camino para bicicletas y peatones.

Esta es una imagen más grande de la representación en 3D del parque, mostrando el estacionamiento, la piscina, el muelle de pesca, el anfiteatro, el jardín comunitario, el camión de comida, el área de juegos para niñes, los bancos y los carriles para bicicletas. Hay caminos para caminar, correr y rodar en todo el parque, lo que aumenta la accesibilidad a todas las áreas del parque.

Esta es una representación en 3D de un lugar de reunión de grupos en el parque. A la izquierda de la pantalla, hay un camino peatonal junto al río con semáforos. A la derecha del camino peatonal, junto al río, hay un césped y pabellones con mesas de picnic que parecen ser accesibles para usuaries de sillas de ruedas.

Parque Kennedy

Análisis CPTED

Análisis de Calles Completas

Implementación de Diseño

Una vista aérea de un parque que se centra en una zona de césped central con un campo de béisbol, rodeado de casas y carreteras. No parece haber características accesibles como caminos pavimentados, entradas accesibles, estacionamientos o áreas de asientos.

Una imagen de "Before” (antes) muestra una calle en Kennedy Park bordeada por césped y árboles, sin aceras ni caminos designados visibles. El área parece simple y subdesarrollada.

La imagen de "After” (después) es una representación en 3D de las mejoras en Kennedy Park, con un camino pavimentado con carriles para bicicletas designados, pasos de peatones y jardineras. Se ve a personas caminando, andando en bicicleta y paseando a un perro, lo que indica una mayor accesibilidad y utilidad.

Una representación en 3D de una red de carreteras e intersecciones con pasos de peatones claramente marcados, rotondas, carriles para bicicletas y aceras. Se ven bancos y semáforos. Les niñes están montando bicicletas mientras les adultes les asisten o se sientan cerca en un césped sombreado.

# Ejemplo Rural:

Condado de Noxubee, Misisipi

"¡Para entender el mundo, primero debes entender un lugar como Misisipi!"

# Plan de Transporte Activo del Condado de Noxubee

Visión general del proyecto

* Colaboración entre el Small Town Center de la MSU y Ciudades Equitativas
* Financiado por los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y AIM for CHangeE
* **Propósito:** “Proyecto catalizador”, destinado a mejorar la seguridad, comodidad y accesibilidad del transporte activo en todo el condado

Desafíos

* Contexto rural con recursos limitados
* Diseño y condiciones de calles "inflexibles"
* Condiciones de tráfico y seguridad personal inseguras
* Cultura del automóvil
* Cultura de cuatrimoto en rápida expansión y popularidad

El gráfico informativo muestra los datos demográficos de los pueblos de Brooksville, Macon y Shuqualak en el condado de Noxubee, incluyendo población, edad media, raza, estado de veteranos, ingreso familiar medio, tiempo promedio de viaje y nivel educativo.

Hallazgos Seleccionados

* Necesidad de inversiones en parques públicos
* Necesidad de inversiones en aceras y caminos peatonales existentes
* Necesidad de mayor acceso a destinos populares como negocios
* Revitalización de cada centro de la ciudad
* Acceso a modos de transporte alternativos

Resultado del proyecto

* ¡Establecimiento de Bike Noxubee (enlace en inglés)!

# ¡Gracias!

Charles T. Brown, MPA, CPD, LCI

Correo electrónico:

charlesbrown@equitablecities.com

www.equitablecities.com

Este proyecto fue apoyado por fondos disponibles de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, Centro de Apoyo Estatal, Tribal, Local y Territorial, a través del acuerdo de cooperación OT18-1802, "Fortalecimiento de los Sistemas y Servicios de Salud Pública a través de Alianzas Nacionales para Mejorar y Proteger la Salud de la Nación," premio #6 NU38OT000303-04-02. Derechos Reservados © NACCHO. Todos los derechos reservados.