

# Plan de Transición ADA 2021

**Aviso de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades:**

De acuerdo con los requisitos del Título II de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 ("ADA"), Valley Transit no discriminará a las personas con discapacidades por motivos de discapacidad en sus servicios o ubicaciones.

**Responsable Oficial:**

La responsabilidad de asegurar la implementación de este plan recae en la Gerente General de Valley Transit, Angie Peters.

**Formatos Alternativos:**

Los materiales se pueden solicitar en formatos alternativos comunicándose con la Coordinadora de ADA de Valley Transit, Briana Malmquist, en:

Teléfono: (509) 525-9140

Correo electrónico: [briana@valleytransit.com](mailto:briana@valleytransit.com)

Correo: Valley Transit  
1401 West Rose Street  
Walla Walla, WA 99362

**Copias Adicionales:**

Una versión digital de este documento está disponible para descargar en el sitio web de la agencia en <https://www.valleytransit.com/>. También puede solicitar que se impriman copias físicas en el edificio de administración de Valley Transit, sujeto a la tarifa de registros públicos después de la primera copia.

**Expresiones de Gratitud:**

Valley Transit desea agradecer a todas las organizaciones e individuos que contribuyeron a este proyecto. Se puede encontrar una lista completa en el Apéndice E. Esta fue una empresa verdaderamente colaborativa que no podría haber sucedido sin el aporte de la comunidad, la creatividad y la participación de muchas personas.

# Contenido

<b>Introducción</b> .....	3
<b>Requerimientos Legales</b> .....	3
<b>Autoevaluación y Barreras Actuales a la Accesibilidad</b> .....	4
<b>Priorización y Eliminación de Barreras</b> .....	12
<b>Calendario</b> .....	12
<b>Proceso de Quejas Públicas</b> .....	13
<b>Individuo Responsable</b> .....	14
<b>Apéndice A: Diseños Estándar de Paradas de Autobús</b> .....	15
<b>Apéndice B: Guía de Referencia de Servicios de la Parada de Autobús</b> .....	18
<b>Apéndice C: Normas de Servicio de las Paradas de Autobús</b> .....	21
<b>Apéndice D : Criterios de Máxima Extensión Factible</b> .....	22
<b>Apéndice E: Participantes en actividades de Divulgación Pública</b> .....	23
<b>Apéndice F: Representación Visual de los Cambios Planificados</b> .....	23
<b>Apéndice G: Resolución de Aprobación</b> .....	25

## Introducción

Este plan está destinado a ser un documento vivo, con los proyectos de capital programados ajustados a medida que se completan los proyectos o se identifican nuevos proyectos por las necesidades cambiantes de la comunidad o los servicios de Valley Transit. Estos proyectos de capital se cubrirán con más detalle más adelante en este plan, pero actualmente hay varias paradas de autobús que tienen una exención heredada para su diseño actual debido a que se instalaron mucho antes de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990. Sin embargo, según Sección 28 § 35.151 del Título II de la ADA, su estado de exención sería revocado en caso de que se llevara a cabo un proyecto de construcción sustancial cerca de ellos. La naturaleza viva de este plan permitiría que Valley Transit incluyera el proyecto de construcción recién iniciado sin requerir una actualización completa del Plan de transición de la ADA.

Este Plan de transición de la ADA afirma y formaliza el compromiso a largo plazo de Valley Transit de eliminar las barreras en la accesibilidad de sus servicios y ubicaciones. En el desarrollo de este plan, Valley Transit ha completado una autoevaluación de todas las instalaciones y servicios de tránsito para determinar qué barreras pueden existir para las personas con discapacidades. Además de la Política ADA existente de Valley Transit, esta evaluación y plan de transición son obligatorios y obligatorios por las leyes federales y las pautas locales del estado de Washington.

## Requerimientos Legales

### *Sección 504 de la Ley de Rehabilitación (1973)*

La Sección 504 de la Ley de Rehabilitación de 1973 establece que ninguna persona con una discapacidad será excluida de la participación, se le negarán los beneficios o será objeto de discriminación en cualquier programa o actividad que reciba fondos federales.

La Sección 504 se extiende a toda la operación de un receptor o subreceptor, independientemente de la fuente de financiamiento específica de una operación en particular. Las Regulaciones de la Sección 504 (49 CFR Parte 27.5) definen un destinatario como cualquier entidad pública que recibe asistencia financiera federal del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) o sus administraciones operativas, ya sea directamente o a través de otro destinatario. Un ejemplo de destinatario es el Departamento de Transporte del Estado de Washington (WSDOT). Un ejemplo de un subreceptor es una agencia local que recibe fondos del USDOT a través del WSDOT, para proyectos / programas / actividades administrados por la agencia local.

### *Acta de Americanos con Discapacidades*

La Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 es un estatuto de derechos civiles que prohíbe la discriminación contra las personas con discapacidades. Hay cinco títulos o secciones separados de la ley que cubren diferentes aspectos de la posible discriminación. Estos incluyen el Título I - Empleo, el Título II - Servicios públicos y transporte, el Título III - Alojamientos públicos, el Título IV - Telecomunicaciones y el Título V - Varios. El Título II de la Ley trata específicamente el tema de hacer que los servicios públicos y el transporte público sean accesibles para las personas con discapacidades. Diseñar y construir instalaciones para uso público que no sean accesibles para personas con discapacidad constituye discriminación.

La ADA se refleja en la Sección 504, pero extiende el alcance de las leyes federales de accesibilidad para incluir a aquellas agencias que no son beneficiarias o subreceptoras de fondos federales. El Título II (28 CFR Parte 35) de la ADA se refiere específicamente a los gobiernos estatales y locales.

La ADA se aplica a todas las instalaciones, incluidas las construidas antes y después de 1990. El gobierno estatal y local y las entidades o agencias públicas deben realizar una autoevaluación de sus instalaciones actuales, en relación con los requisitos de accesibilidad de los estándares de accesibilidad actuales de la ADA. Los procedimientos formales del plan de transición descritos en 28 CFR Parte 35.150 solo rigen aquellas entidades públicas con más de 50 empleados.

El plan de transición deberá, como mínimo –

- A. Identificar obstáculos físicos en las instalaciones de la entidad pública que limitan la accesibilidad de los programas o actividades a personas con discapacidades;

- B. Describa en detalle los métodos que se utilizarán para hacer accesibles las instalaciones;
- C. Especificar el cronograma para tomar los pasos necesarios para lograr el cumplimiento de esta sección y, si el período de tiempo del plan de transición es mayor a un año, identificar los pasos que se tomarán durante cada año;
- D. Indique el funcionario responsable de la implementación del plan.

#### ***Estándares de la ADA para el Diseño Accesible (ADAS) de 2010***

El documento estableció un documento estándar en el que todos los estándares federales de la ADA se mantienen colectivamente. La ADAS y las regulaciones del 28 CFR Parte 26 reemplazaron las Pautas de accesibilidad de la ADA de 1991. Estos estándares y regulaciones se utilizaron en el plan de transición y autoevaluación de Valley Transit.

#### ***Borrador de Directrices para Derechos de Paso Públicos Accesibles y Directrices Propuestas para Instalaciones Peatonales en el Derecho de Paso Público (PROWAG)***

El Borrador de Pautas para los derechos de paso públicos accesibles fue publicado por la Junta de Acceso de EE. UU. En 2005. Las pautas propuestas para las instalaciones peatonales en el derecho de paso público se publicaron para comentarios en 2011. Las pautas de 2005 y 2011 se refieren comúnmente a como PROWAG y aún no se han adoptado como normas. Sin embargo, incluso con esta demora, muchas entidades públicas actualmente usan PROWAG como 'mejor práctica' para características dentro de los derechos de paso públicos no cubiertos por ADAS y esta práctica ha sido respaldada por la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y el US Access Board (la Junta de Acceso los Estados Unidos). Estos estándares se utilizaron en el plan de transición y autoevaluación de Valley Transit.

#### **Autoevaluación y Barreras Actuales a la Accesibilidad**

El Título II de la ADA requiere que las jurisdicciones evalúen los servicios, programas, políticas y prácticas para determinar su cumplimiento con los requisitos de no discriminación. Se realizó una evaluación no relacionada con la infraestructura en 1991 como parte del desarrollo de la primera Política de ADA para la agencia y se ha renovado y ajustado según sea necesario, con la actualización más reciente en 2019, para garantizar prácticas accesibles continuas. En el desarrollo de esta política, la agencia entendió que nuestras paradas de autobús estaban exentas de los requisitos de la ADA según el momento en que se desplegaron. Durante el Análisis Operativo Integral 2020-2021, realizado por DanTec Inc., este entendimiento se puso en duda debido a las características menos accesibles del 12% de las marquesinas de autobuses del sistema. Esto llevó a la agencia a completar una evaluación detallada de la infraestructura de las paradas de autobús y otras instalaciones de tránsito y a investigar qué paradas de autobús, si las hay, experimentan una exención heredada debido a que se colocaron antes de 1990. Esta lista se compiló con el entendimiento de que la construcción o mejora en las ubicaciones exentas aún generarían la necesidad de alterar la parada de autobús si no cumple completamente con las regulaciones y requisitos de la ADA. Es importante señalar aquí que una parada de autobús fija (es decir, una parada con una ubicación designada en un mapa del sistema) se considera una instalación de tránsito y, por lo tanto, se mantiene en el nivel de accesibilidad de una instalación / edificio.

#### ***Método***

La evaluación de las paradas de autobús verificó lo siguiente:

- ¿Tiene la parada de autobús una superficie nivelada y despejada que pueda atravesar un dispositivo de movilidad?
- ¿Tiene esa superficie una medida de al menos 5 pies de ancho y 8 pies de profundidad perpendicular a la acera?
- Si hay un banco, ¿hay un camino despejado para viajar o, en el caso de un refugio, hay un corte del banco de al menos 30 pulgadas para permitir que un dispositivo de movilidad se introduzca completamente en el refugio?
- ¿La parada de autobús está conectada a una acera (u otro camino completamente accesible)?
  - Como parte de esta evaluación, en el caso de que existiera una acera, la agencia también evaluó si la pendiente de la acera era 1:48 o menos, y las aceras que no cumplieran con esto se informaron a la ciudad o condado responsable de ellas.

### ***Centro de Tránsito – 108 West Main Street, Walla Walla***

Esta instalación se construyó mucho después de la implementación de los estándares de la ADA y fue revisada por el contratista de construcción, una empresa de ingeniería contratada por la agencia, un contratista independiente y el personal de la agencia en el momento de la construcción para el cumplimiento de la ADA. No se ha producido ninguna construcción o alteración no cosmética en este lugar; por lo tanto, se dejó fuera de la autoevaluación de 2021. La necesidad de incluir esta instalación en evaluaciones futuras se revisará al comienzo de todas las evaluaciones futuras.

### ***Instalación de Administración – 1401 West Rose Street, Walla Walla***

Se descubrió que la instalación de administración, ubicada en 1401 West Rose Street en Walla Walla Washington, cumplía en gran medida con todos los estándares y regulaciones. Sin embargo, se identificaron las siguientes áreas que necesitaban ajuste:

Localización	Corrección	Cronología
Rampa ADA a la Entrada Principal	Superficie fuera de los estándares de condiciones de funcionamiento adecuadas, se necesita corrección de pendiente, se necesitan cúpulas truncadas y adoquines de advertencia detectables	2023-2024
Rampa ADA a la Entrada Lateral	Superficie fuera de los estándares de condiciones de funcionamiento adecuadas, se necesita corrección de pendiente, se necesitan cúpulas truncadas y adoquines de advertencia detectables	2023-2024

Después de que se complete la construcción para corregir las deficiencias de la rampa, se revisará la necesidad de incluir esta instalación en evaluaciones futuras al comienzo de todas las evaluaciones futuras.

### ***Paradas de Autobus***

Todas las paradas de autobús utilizadas por Valley Transit, incluyendo las paradas a petición, que tradicionalmente no se consideran una parada de autobús fija o una instalación de tránsito, se revisaron para verificar que cumplan con todos los estándares y regulaciones. Valley Transit tiene 219 paradas de autobús enumeradas en el sitio web de iTransitNW, una herramienta que muestra los puntos de tiempo programados, así como paradas adicionales en cada ruta. Si bien una parada puede no ser un punto de tiempo medido en un sistema de autobús, incluirla en un horario o mapa lo convierte en una "parada fija" que está sujeta a todos los requisitos de la ADA. Cincuenta y cinco de estas paradas son paradas a petición. En el momento de esta evaluación, se creó un inventario fotográfico actualizado de todas las paradas y está disponible a pedido.

### ***Problemas Comunes o Transiciones***

**Extensión de la acera:** Se identificaron varias paradas de autobús que necesitaban algún tipo de extensión de la acera. Un área de descanso con un área sólida unida a la acera es de al menos cinco pies paralelos a la calle y ocho pies perpendiculares a la calle. En todo el sistema, hay varias áreas donde la acera o el área de descanso no está conectada a la calzada o acera. En muchos casos, hay un parche de césped o algún otro amortiguador entre la acera / área de descanso y la calzada. Desde el punto de vista del peatón promedio, este es un buen diseño porque necesita un espacio razonable para separar al peatón del tráfico. Sin embargo, una persona con una discapacidad necesita un camino accesible a la carretera para abordar y bajarse de un autobús. Además, las rampas / ascensores requieren una superficie dura y nivelada para poder desplegarse de forma segura y eficaz.

**Retiro de paradas de autobús:** Pautas para las paradas de autobús: Los estándares de diseño y comodidades incluyen recomendaciones sobre políticas de distancia entre paradas. Aunque cada parada debe tratarse de forma individual, para las áreas de alta a moderada densidad de población se recomienda que haya una parada no más de cada cuarto de milla. Si dos paradas están ubicadas dentro de un cuarto de milla entre sí, no se recomienda que se mejoren ambas, sino que se elimine una para cumplir con las pautas establecidas y la otra se mejore. Esto afecta varias paradas en todo el sistema debido a una política heredada de dejar distancias entre paradas mucho más cortas. Este plan de transición abordará el cambio formal de esta política a través del Apéndice C y una próxima actualización de los Estándares del Servicio de Valley Transit.

Se identificaron las siguientes paradas de autobús que necesitaban ajuste:

Refugios			
<i>El resaltado verde reconoce que la parada experimenta una exención heredada, pero se ha seleccionado para un ajuste proactivo.</i>			
Para las paradas que involucran trabajo concreto, si el dueño de la propiedad no da su consentimiento, se enumerarán en el futuro como "tan accesibles como sea posible" a menos que/hasta que se otorgue el consentimiento en el futuro.			
Parada #	Localización	Deficiencia	Plan de Transición
VT1	Transfer Center (4 total)	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT104	College Ave. & 10 <sup>th</sup>	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT112	College Ave. & NE C St.	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT117	Rose & Wallula	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT121	Rose & Offner	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT126	Rose & 13 <sup>th</sup>	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT128	Main & 10 <sup>th</sup>	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT135	Isaacs & Valencia	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad, la plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Retire el refugio/parada, esto ya no es seguro debido a cambios en el diseño de la carretera y el tráfico
VT150	Isaacs & BMI LLC	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT154	WWCC Parking Lot	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT168	Isaacs & Ash	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT183	Family Medical Center	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT193	College Ave. & 4 <sup>th</sup>	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT332	2 <sup>nd</sup> & Penny Lane	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT372	2 <sup>nd</sup> & Morton	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT430	Wilbur & Walla Walla	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT445	Wilbur & Blue Mt. Apts.	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT471	Rose & Palouse	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT570	Sprague & Malcolm	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT595	5 <sup>th</sup> & Birch	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT630	Kelly Place Parking Lot	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT645	Myra & Fort Walla Walla	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT650	Myra & Poplar	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"

VT940	Edith & 9 <sup>th</sup>	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT974	Pine and DSHS Office	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"
VT985	Pine and Cayuse	Carece de espacio adecuado para dispositivos de movilidad	Modifique el banco para dejar un espacio mínimo de 32"

\*Se agregaron dos pulgadas al mínimo de espacio abierto de la ADA como parte del plan de modificación del banco para adaptarse a la creciente tendencia de los dispositivos de movilidad de gran tamaño.

<b>Simme Asientos</b>			
Para las paradas que involucran trabajo concreto, si el dueño de la propiedad no da su consentimiento, se enumerarán en el futuro como "tan accesibles como sea posible" a menos que / hasta que se otorgue el consentimiento en el futuro.			
Parada #	Localización	Deficiencia	Plan de Transición
VT124	Rose & Woodland	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Trabajo con las empresas para agregar una extensión concreto para alcanzar el cumplimiento
VT151	Isaacs & Tausick Way	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Trabajo con la empresa para extender el concreto en el estacionamiento para corregir el problema de la pendiente, o enumere como "accesible en la medida de lo posible" si no están dispuestos
VT161	Alder & Wilbur	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Trabajo con las empresas para agregar una extensión concreto para alcanzar el cumplimiento
VT170	Isaacs & Roosevelt	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Recomendado para su eliminación debido a niveles más altos de uso en paradas cercanas, y el entorno en la parada carece de espacio suficiente para alcanzar el cumplimiento.
VT240	Academy & 3 <sup>rd</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Hable con el propietario sobre la extensión de la plataforma de concreto en 5 pulgadas para lograr el cumplimiento, o enumere como "accesible en toda la extensión práctica" si no están dispuestos
VT245	Academy & 2 <sup>nd</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con los requisitos de la ADA	Hable con el propietario sobre la posibilidad de extender la plataforma de hormigón en 5 pulgadas para lograr el cumplimiento, o indíquelo como "accesible en la medida de lo posible" si no está dispuesto

<b>Señaladas Solamente</b>			
Para las paradas que involucran trabajo de hormigón, si el dueño de la propiedad no da su consentimiento, se enumerarán en el futuro como "tan accesibles como sea posible" a menos que/hasta que se otorgue el consentimiento en el futuro.			
Parada #	Localización	Deficiencia	Plan de Transición
VT136	Isaacs & Stanton	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Trabajos de hormigón en el lugar
VT144	Isaacs & Cascade/Cedar	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Trabajos de hormigón en el lugar
VT171	Isaacs & White	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible, obstrucción del muro de contención	Reubíquese hacia el este en una acera más nueva sin problema de muro de contención
VT173	Isaacs & Clinton	No hay señal, la plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Retire la parada de autobús, esta fue una parada temporal debido a trabajos de construcción anteriores



VT174	Isaacs & Estrella	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Trabajos de hormigón en el lugar
VT175	Isaacs & Penrose	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible, obstrucción del muro de contención	Trabajos de hormigón, posible reubicación
VT202	SE 12 <sup>th</sup> & Broadway	El banco obstruye el espacio de la almohadilla totalmente compatible	Mueva el banco hacia atrás 6 pulgadas
VT210	Date & 11 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, sin conexión a la acera	Quite la parada, es probable que no se transite por esta calle con los cambios de ruta planificados y la utilización actual es baja
VT260	Whitman & Mulberry Court	Señalización en el césped detrás de un muro de contención	Mover el letrero a la pared deja más que el espacio de aterrizaje requerido en el arcén ancho (aquí es donde los pasajeros ya están cargando)
VT275	Larch & Whitman	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Trabajos de hormigón, posible reubicación
VT278	Larch & 5 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Eliminar parada (poco uso, paradas cercanas)
VT280	Larch & 6 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Trabajos de hormigón en el lugar
VT320	2 <sup>nd</sup> & Morton	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Reubíquese debido a un problema de pendiente, agregue 1 '6 "de concreto en la nueva ubicación
VT328	2 <sup>nd</sup> & Edwards	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Trabajos de hormigón, posible reubicación
VT336	2 <sup>nd</sup> & Parkwood Circle	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Se requiere reubicación debido a muros de contención, posiblemente retire el tope
VT348	Fern & Fern Court	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, sin conexión a la acera	Trabajos de corrección de hormigón y pendiente
VT356	Tietan & Howard	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Arregle el concreto roto en el lugar
VT360	2 <sup>nd</sup> & Edwards	1 '6" menos que una plataforma de hormigón totalmente accesible	Se requiere reubicación debido al muro de cobertura
VT605	Poplar & 6 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Trabajos de hormigón en el lugar
VT905	2 <sup>nd</sup> & Cherry	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Reubicar el letrero en una plataforma compatible existente
VT910	2 <sup>nd</sup> & Oak	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Trabajos de hormigón en el lugar
VT935	4 <sup>th</sup> & Reese	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, sin conexión a la acera	Reubicar el letrero en una plataforma compatible existente
VT970	Pine & Myra	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA	Trabajos de hormigón en el lugar
VT975	Pine & Irene	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, problema de pendiente pronunciada	Retirar como parada formal debido a problemas de seguridad, y la parada del refugio a menos de 500 pies

Las paradas a petición de Valley Transit existen en un área gris debido a que se enumeran en ubicaciones fijas en el sitio web de iTransitNW. Esta práctica los trata como una ubicación de parada de autobús fija, por lo que fueron revisados para cumplir con la ADA. Actualmente, las paradas a petición, en el sistema de autobuses de Valley Transit no generan suficiente cantidad de pasajeros y, en algunos casos, carecen de espacio adecuado para que sean completamente accesibles, por lo que se deben considerar para la transición a una parada de autobús tradicional señalizada con una

plataforma de aterrizaje de concreto. Once paradas a petición con niveles de pasajeros por encima del promedio para esta parada y ubicadas donde hay paradas de autobús menos formales en general, fueron priorizadas para el ajuste a una parada señalizada con señalización educativa sobre cómo utilizar una parada a petición a lo largo de cualquier ruta.

Se encontró que lo siguiente requiere un ajuste o eliminación del sitio web:

<b>Paradas a Petición</b>			
<i>El resaltado verde reconoce que la parada experimenta una exención heredada, pero se ha seleccionado para un ajuste proactivo</i>			
Parada #	Localización	Deficiencia	Plan de Transición
VT113	Rose & NE Ash	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT254	Whitman & Ash	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT364	2 <sup>nd</sup> & Sheridan	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT439	Isaacs & McDonalds/ Wilbur & Tacoma	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT520	Chestnut & Sprague	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT575	Chase & Garrison School	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT610	9 <sup>th</sup> & Poplar	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT710	Howard & Locust	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT965	Dell & Irene	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
?VT999	13 <sup>th</sup> & Paine (Parada no tiene #)	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
?VT3102	Twin Creek Place & Myra (Parada no tiene #)	Carece de señalización	Convierta a parada señalizada con educación de parada a petición incluida
VT145	Isaacs & McDonalds	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT148	Isaacs & Link	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT156	Tausick Way & Garrison	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT159	Alder & Berney	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT160	Alder & School	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT177	Main & Touchet	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT181	Main & 8 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT190	Rose & Damson	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Eliminar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición, volver a enumerar después del proyecto de acera de la ciudad
VT205	SE 12 <sup>th</sup> & Cotter Place	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT212	Date & 8 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT215	Date & 6 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición

VT225	4 <sup>th</sup> & College	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT235	4 <sup>th</sup> & Davis	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT250	Whitman & Davis	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT285	Larch & 8 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT312	2 <sup>nd</sup> & Chestnut	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT316	2 <sup>nd</sup> & Maple	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT324	2 <sup>nd</sup> & Providence West	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT354	Tietan & Hillbrooke	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT374	2 <sup>nd</sup> & Chestnut	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT376	2 <sup>nd</sup> & Whitman	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT409	Rose & Touchet	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT448	Wilbur & Hobson	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT468	Palouse & Alder	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT510	Chase and Stahl	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT515	Chase & Chestnut	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT535	9 <sup>th</sup> & Orchard	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT560	4 <sup>th</sup> & Willard	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT565	4 <sup>th</sup> & Malcom	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT716	Bryant & Howard	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición, considerar la conversión futura a parada señalizada debido a la presencia de acera
VT720	Bryant & Fern	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT728	Bryant & School	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT736	School & Pleasant	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, carece de señalización y no tiene acera	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT740	Pleasant & Ankeny	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT756	Pleasant & Division	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT915	Pine & 7 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT925	9 <sup>th</sup> & Paine	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición

VT930	Moore & 7 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición
VT990	Pine & 7 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA y carece de señalización	Quitar la lista del mapa, pero permitir paradas a petición

Varias paradas de autobús fueron identificadas con una exención heredada debido a su ubicación antes de 1990. Estas permanecen sujetas a regulaciones si / cuando la construcción en o cerca de ellas requiera actualizaciones para que cumplan. Las siguientes paradas de autobús serán monitoreadas para detectar posibles desencadenantes, como nuevas construcciones, en el futuro:

Paradas de Exención Heredadas			
Parada #	Tipo de Parada	Localización	Deficiencia
VT130	Sign	Main & 6 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT138	Sign	Isaacs & Division	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT140	Sign	Isaacs & Roosevelt	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT157	Simme Seat	Tausick Way & Parrish	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT163	Sign	Wilbur & Blue Mt. Apts.	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT164	Sign	Wilbur & University	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT220	Sign	4 <sup>th</sup> & Date	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT308	Sign	2 <sup>nd</sup> & Stahl	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT352	Sign	Tietan & Dow	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT418	Sign	Melrose & Valencia	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT421	Sign	Melrose & Bonsella/ Division	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT422	Sign	Melrose & White	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT427	Sign	Melrose & Wilbur	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT442	Sign	Wilbur & University	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT451	Sign	Alder & Bridge	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT453	Sign	Alder & McKinley	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT456	Sign	Alder & Division	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT462	Sign	Alder & Merriam	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT505	Sign	5 <sup>th</sup> & Poplar	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT525	Sign	9 <sup>th</sup> & Emma	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT615	Sign	9 <sup>th</sup> & Willow	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT712	Sign	Park & Newell	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, programada para corrección con trabajos de concreto de la ciudad en el verano de 2021 (el trabajo se está realizando actualmente)
VT724	Sign	Bryant & Sturm	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, no está conectada a una acera
VT732	Sign	School & Carl	No está conectada a una acera
VT744	Sign	Pleasant & Bridge	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT748	Sign	Pleasant & Home	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT752	Sign	Pleasant & Statesman	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT760	Sign	Whitman & Maddison	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA
VT764	Sign	Park & Whitman	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA, cubierta de hierba, programada para corrección con trabajos de concreto de la ciudad en el verano de 2021 (el trabajo se está llevando a cabo actualmente)
VT980	Simme Seat	Pine & 13 <sup>th</sup>	La plataforma de aterrizaje no cumple con la ADA

### Identificar Problemas Relacionados con el Derecho de Paso

Fuera del Centro de Transferencia en 108 West Main Street, Valley Transit no es dueño de ninguna de las paradas de autobuses terrestres donde residen. Esto crea un problema de derecho de paso para todas las paradas de autobús que necesitan ajuste. Se necesitará una servidumbre para cada parada que tenga trabajo de concreto involucrado, para que Valley Transit cumpla con estas paradas.

Si bien se solicitarán servidumbres para todas las paradas en cuestión, se anticipa que la tasa de éxito en las paradas de autobús que tocan lotes de viviendas de propiedad privada no tendrá un 100% de éxito. En estos casos, la lista de estas paradas se cambiará para indicar que estas paradas son tan accesibles como sea posible debido a su ubicación (y las restricciones que vienen con esa ubicación). Si se requiere esta nueva lista para una parada con muy poca utilización, Valley Transit puede optar por eliminar la parada por completo. Se anticipa que las servidumbres cerca de negocios o en terrenos de propiedad de la ciudad de College Place, la ciudad de Walla Walla o el condado de Walla Walla tendrán una tasa de éxito mucho mayor debido a que las entidades asociadas están sujetas a los requisitos de la ADA.

Cada año, se contactará a los propietarios con una parada programada para corregir el próximo año para solicitar una servidumbre para facilitar el trabajo. La excepción a esto será 2022; En el lanzamiento de este plan, los propietarios serán contactados en el mismo año en que se planea la construcción. Debido a esto, se planean muy pocos trabajos concretos para 2022.

### Priorización y Eliminación de Barreras

Se identificaron dos barreras importantes durante este proceso: paradas que no pueden acomodar un dispositivo de movilidad dentro del refugio y paradas que carecen de una superficie estable suficiente, libre de grava o vegetación, para el requisito estándar de 5 'x 8'. Para priorizar los proyectos, la agencia tomó en cuenta los niveles de personal, la disponibilidad presupuestaria y los niveles de prioridad identificados por la comunidad. Este último se recopiló a través de reuniones de divulgación con grupos locales de defensa de la accesibilidad y la discapacidad, reuniones públicas y una encuesta comunitaria. La comunidad calificó cinco rutas con el mismo nivel de importancia, por lo que los niveles de pasajeros de esas rutas se utilizaron para priorizar el trabajo.

Valley Transit tiene la intención de eliminar todas las barreras identificadas para fines de 2028, sin embargo, debe reconocerse que las mejoras a cuatro paradas en la Ruta 7 están vinculadas al trabajo en las aceras que realizará la Ciudad de Walla Walla y / o el Condado de Walla Walla. Actualmente, esto está en los planes a largo plazo para esas agencias y puede extender la fecha de finalización para esas cuatro paradas más allá de 2028.

### Calendario

<b>2022</b>	
Paradas para eliminar:	VT135
Bancos para alterar:	VT595, VT570, VT630, VT645, VT650, VT1(A-D), VT104, VT112, VT117, VT121, VT126, VT128
Trabajo de Concreto:	VT240, VT245
<b>2023</b>	
Marcar paradas para eliminar la lista: <i>(Programado con cambios de ruta programados)</i>	VT113, VT145, VT148, VT156, VT159, VT160, VT177, VT181, VT205, VT212, VT215, VT225, VT223, VT235, VT250, 285, VT312, VT316, VT324, VT354, VT374, VT380, VT409, VT448, VT468, VT510, VT515, VT535, VT550, VT560, VT565, VT716, VT720, VT728, VT736, VT736, VT740, VT756, VT915, VT930, VT990
Paradas para eliminar:	VT210, VT278
Bancos para alterar:	VT150, VT154, VT168, VT183, VT193, VT430, VT445, VT471, VT332, VT372, VT940, VT974, VT985
Trabajo de Concreto:	VT260, VT275
Parada a petición, nueva señalización:	VT965
<b>2024</b>	
Paradas para eliminar:	VT605, VT170
Trabajo de Concreto:	VT280, VT124, VT136, VT151, VT161
Parada a petición, nueva señalización:	VT113

<b>2025</b>	
Paradas para eliminar:	VT173
Trabajo de Concreto:	VT139, VT144, VT174, VT175
Parada a petición, nueva señalización:	VT520, VT575
<b>2026</b>	
Trabajo Concreto:	VT320, VT328, VT336, VT348, VT356
Parada a petición, nueva señalización:	VT254, VT610
<b>2027</b>	
Trabajo de Concreto:	VT360, VT905, VT910, VT935
Parada a petición, nueva señalización:	VT439, VT364
<b>2028</b>	
Trabajo de Concreto:	VT970
Parada a petición, nueva señalización:	VT710, VT999, VT3102

Valley Transit completará evaluaciones futuras de todo el sistema de paradas de autobús. Las evaluaciones de esta naturaleza se realizarán al menos una vez cada diez años para identificar cualquier parada que no cumpla con el cumplimiento, o cualquier proyecto de construcción en el que Valley Transit no haya sido notificado y que pueda afectar una parada de autobús que experimenta una exención heredada. Siempre que sea posible, si surgen problemas de construcción entre evaluaciones, Valley Transit buscará corregir el problema fuera del ciclo de un plan oficial.

### Proceso de Quejas Públicas

Valley Transit se compromete a brindar servicios e instalaciones de transporte seguros, confiables y accesibles para la comunidad. Valley Transit ha establecido una Política de quejas del cliente, y los clientes que deseen presentar una queja, sugerir una modificación para hacer una instalación más accesible y / o para obtener una copia de la política de Quejas del cliente pueden comunicarse con Valley Transit al 509-525-9140, en la web en [www.valleytransit.com](http://www.valleytransit.com), o en persona en la Oficina de Administración de Valley Transit ubicada en 1401 West Rose Street, Walla Walla, Washington. (RCW 46.07b)

Las quejas relacionadas con ADA / problemas de accesibilidad se asignarán al Coordinador de ADA o al individuo responsable de este plan de transición de ADA, para su investigación y seguimiento. Valley Transit mantendrá un sistema de seguimiento para todos los comentarios y quejas que proporcione una identificación única de cada comentario y permita el acceso rápido a la información sobre el estado del comentario en cualquier momento. El proceso de comentarios de ADA / accesibilidad (es decir, ingreso de datos, asignación, seguimiento, respuesta e informes) será administrado por el personal del Departamento de Administración.

Valley Transit responderá a la persona que comenta dentro de los quince (15) días posteriores a la recepción del comentario, siempre que el comentarista haya proporcionado la información de contacto adecuada. Si el período de tiempo necesario para la respuesta excede los quince días, se informará a la persona que comenta el estado, además de recibir una respuesta final. Las respuestas deberán estar en el formato solicitado (por ejemplo, escrito, verbal, correo electrónico y / o formato alternativo accesible).

Valley Transit se asegurará de que la calidad del servicio brindado a quienes envíen comentarios a la agencia no se vea afectada negativamente de ninguna manera por la presentación.

Valley Transit proporcionará un proceso de apelación formal a todas las personas que no estén satisfechas con el resultado de su queja. Las respuestas a las apelaciones deberán estar en el formato solicitado.

Acción Por	Acción
Cliente	Dentro de los 10 días hábiles posteriores a la recepción de nuestra respuesta al comentario, el cliente puede enviar por escrito al Gerente de Operaciones una explicación detallada de por qué la respuesta recibida no es satisfactoria.
Gerente de Operaciones de Valley Transit	Investigar y responder a la apelación presentada dentro de los siete días hábiles.
Cliente	Si no se resuelve satisfactoriamente, envíe por escrito al Gerente General el motivo o los motivos por los que la respuesta a la apelación recibida no es satisfactoria en un plazo de siete días hábiles.
Gerente General de Valley Transit	Investigar y responder a las apelaciones enviadas dentro de los siete días hábiles. El Gerente General es el nivel final dentro del proceso de apelaciones.

### Individuo Responsable

La responsabilidad de asegurar la implementación de este plan recae en:

Angie Peters, Gerente General

Teléfono: (509) 525-9140

Correo electrónico: [angie@valleytransit.com](mailto:angie@valleytransit.com)

Correo: Valley Transit  
1401 West Rose Street  
Walla Walla, WA 99362

El Coordinador de la ADA de Valley Transit es:

Briana Malmquist, Gerente de Recursos Humanos

Teléfono: (509) 525-9140

Correo electrónico: [briana@valleytransit.com](mailto:briana@valleytransit.com)

Correo: Valley Transit  
1401 West Rose Street  
Walla Walla, WA 99362

Las inquietudes sobre las paradas de autobús y la accesibilidad del servicio también pueden dirigirse a:

Lowell Nee, Gerente de Operaciones

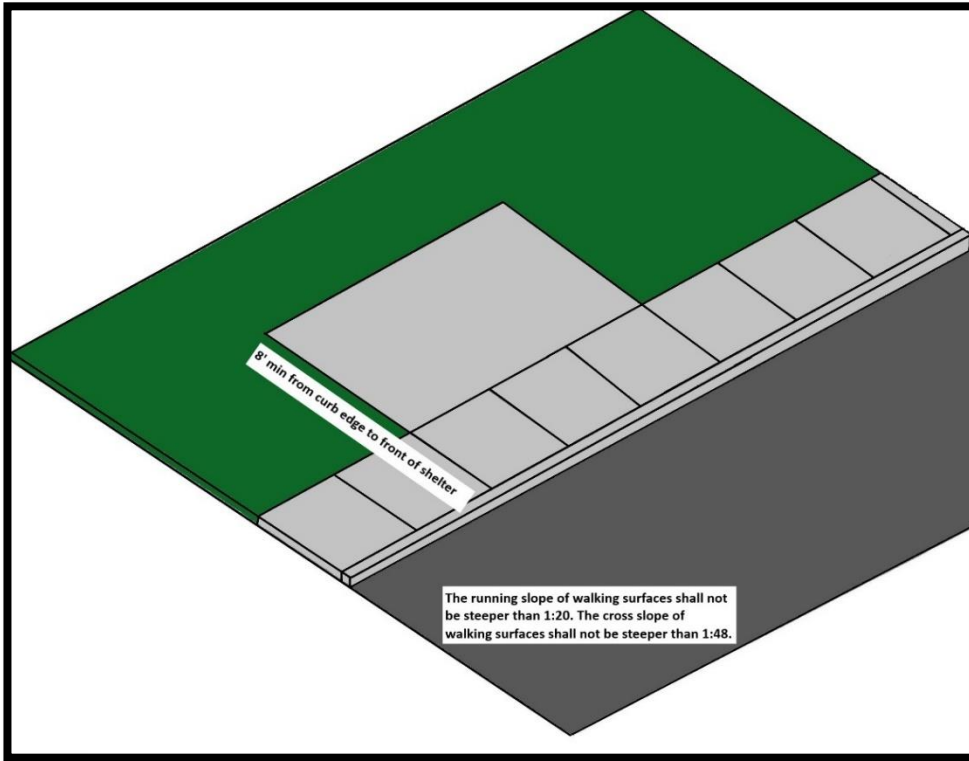
Teléfono: (509) 525-9140

Correo electrónico: [lowell@valleytransit.com](mailto:lowell@valleytransit.com)

Correo: Valley Transit  
1401 West Rose Street  
Walla Walla, WA 99362

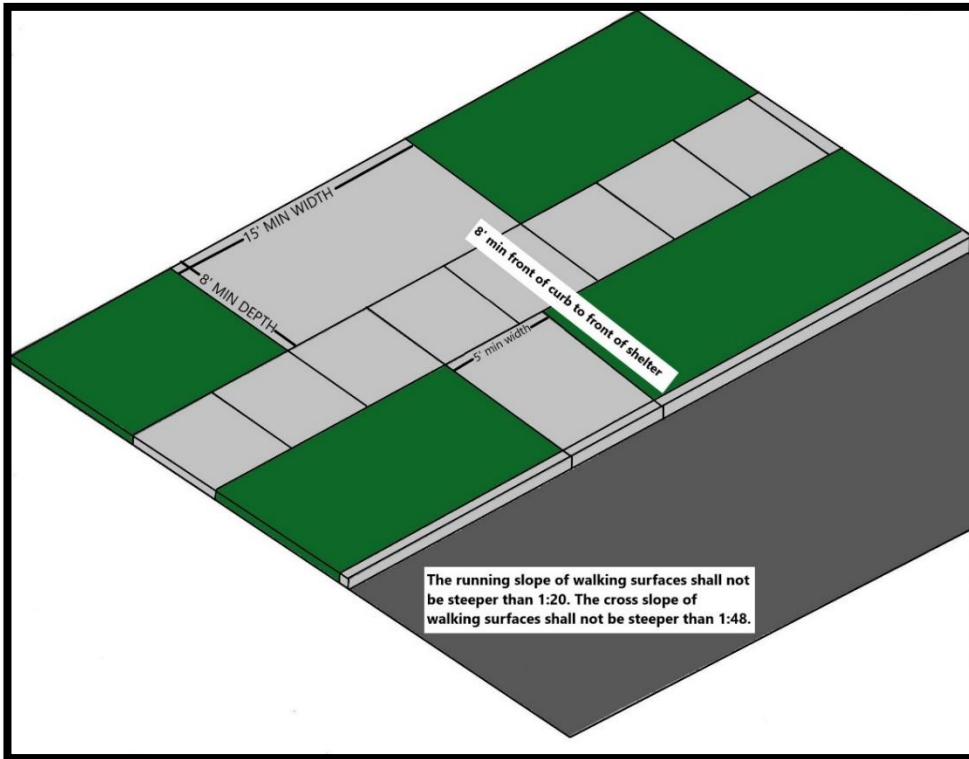
## Apéndice A: Diseños Estándar de Paradas de Autobús

### Estándar de Parada de Refugio



Los refugios recién instalados tendrán un mínimo de una sección abierta que mida al menos 32 pulgadas de ancho para que un dispositivo de movilidad se estacione completamente dentro del refugio. Las plataformas de concreto vertidas para un refugio no tendrán menos de 8 pies de profundidad y 15 pies de ancho. La combinación de esta profundidad y la acera a la que está conectada la plataforma de refugio debe dejar un camino despejado y una plataforma de aterrizaje de no menos de 8 pies de profundidad y 5 pies de ancho para permitir que una persona que usa un dispositivo de movilidad suba al autobús.

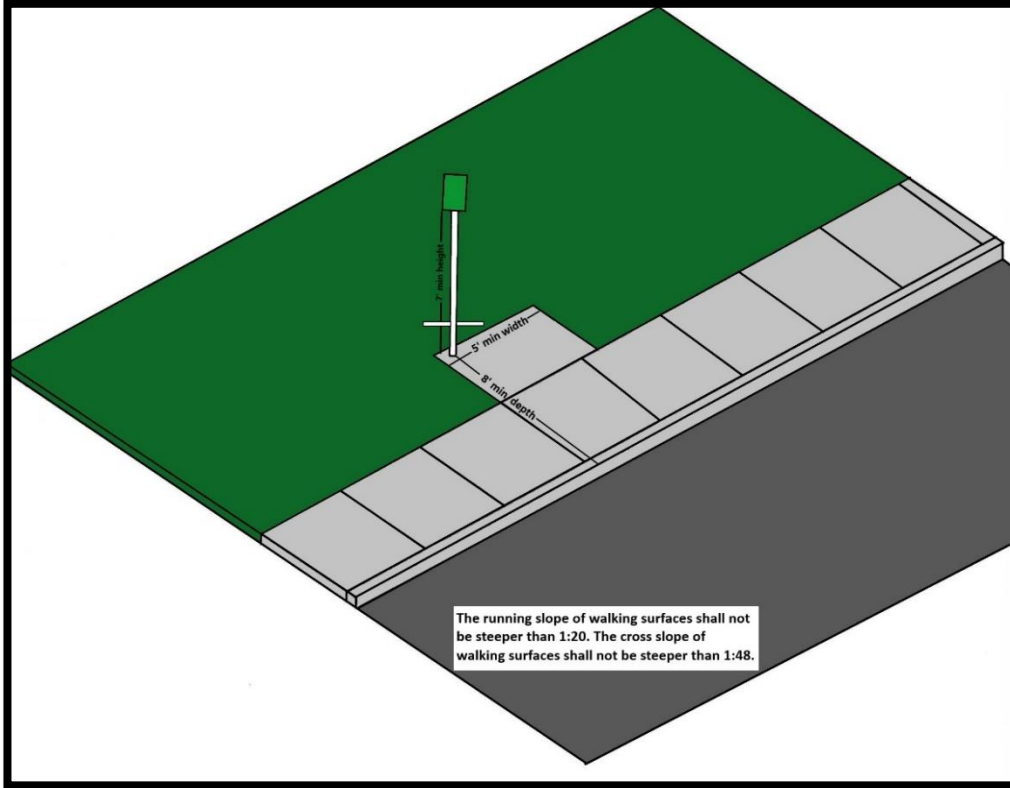
### Parada de Refugio con una Franja de Estacionamiento



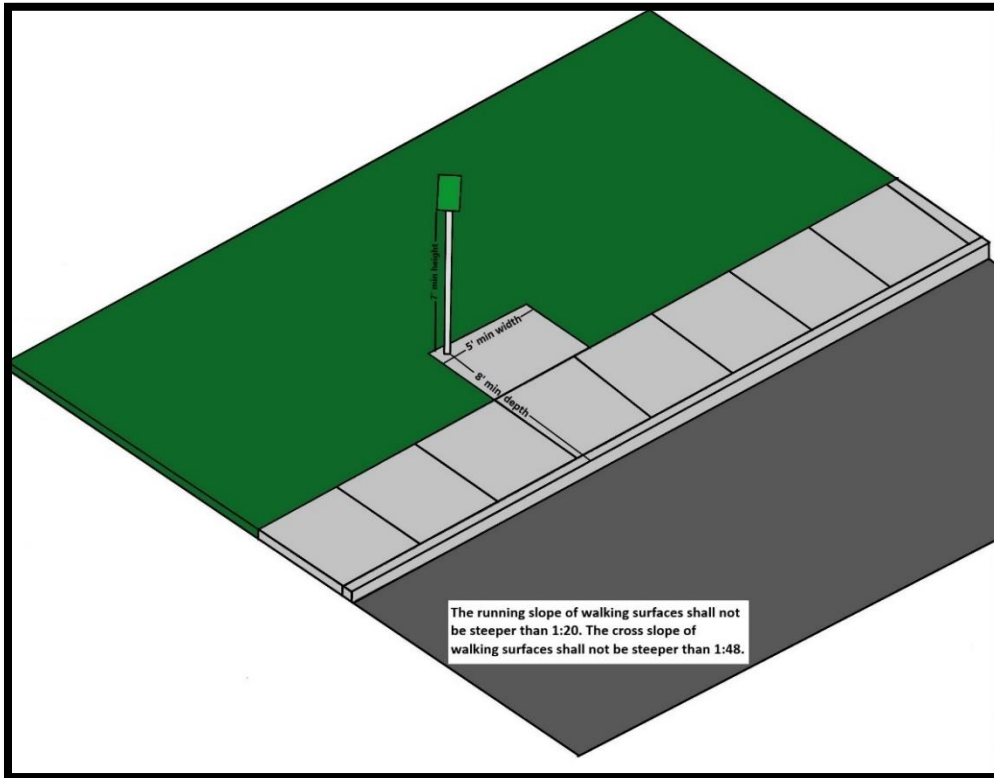
El paisajismo existente puede afectar el diseño de una parada. Todavía debe haber una conexión desde la acera hasta el bordillo, para permitir el abordaje seguro de un autobús. La plataforma de hormigón vertida para hacer este camino debe tener al menos 5 pies de ancho. La acera puede incluirse en el cálculo de la profundidad de 8 pies siempre que no haya obstrucciones dentro de ese espacio.



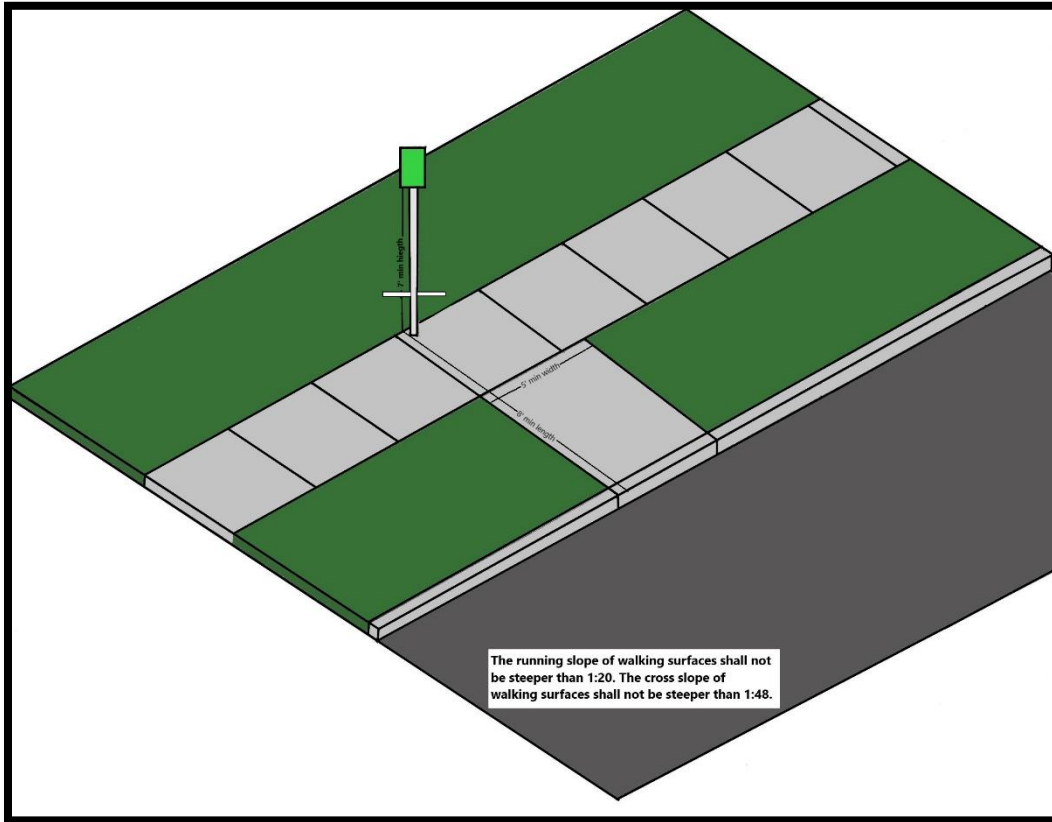
## Simme Asientos y Señal de Parada Estándar



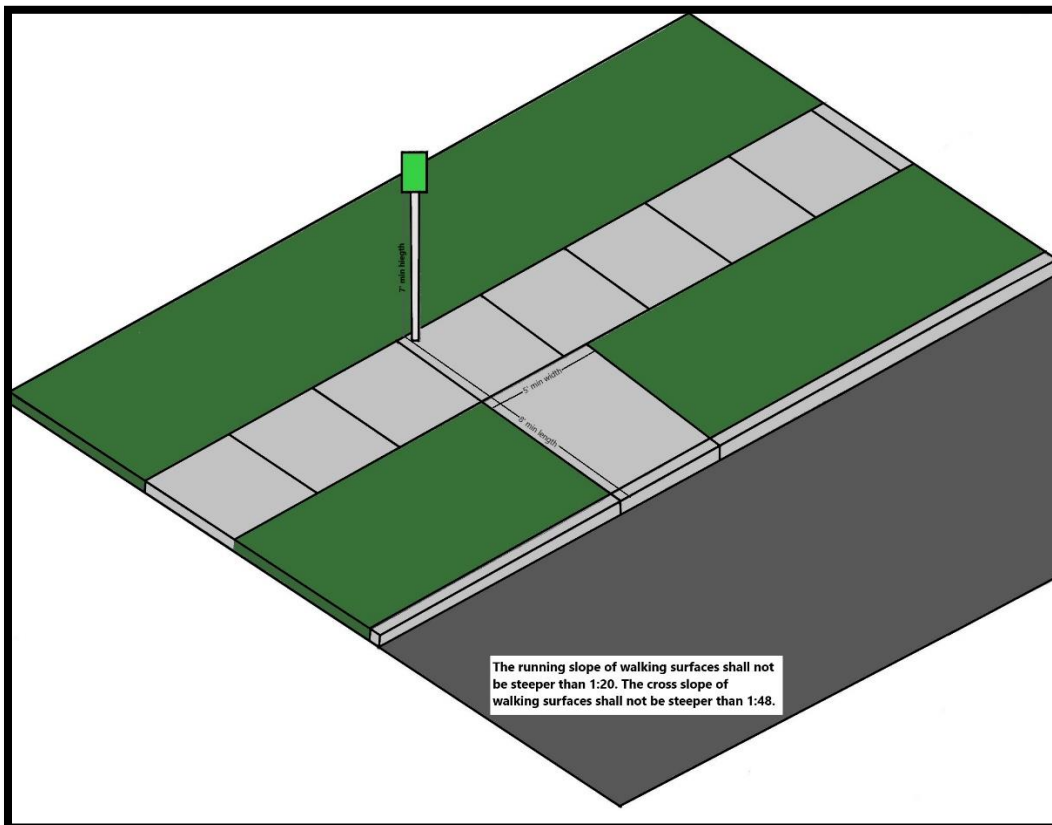
Un asiento Simme solo se diferencia de una señal de parada tradicional debido al asiento adjunto al poste de señalización. Estos asientos deben instalarse de manera que aún permitan que un dispositivo de movilidad se desplace a su alrededor. Los asientos Simme recién instalados tendrán una ubicación de instalación predeterminada en la parte posterior de la plataforma de concreto para colocar la plataforma completa de 5 'x 8' frente a la señalización y los asientos. Las nuevas paradas con letreros seguirán las mismas reglas. Ningún tipo de parada se colocará recientemente en un área que no permita el cumplimiento total de la ADA.



*Simme Tope del Asiento y Parada Señalizada con una Franja de Estacionamiento*



El paisajismo existente puede afectar el diseño de una parada. Todavía debe haber una conexión desde la acera hasta el bordillo, para permitir el abordaje seguro de un autobús. La plataforma de hormigón vertida para hacer este camino debe tener al menos 5 pies de ancho. La acera puede incluirse en el cálculo de la profundidad de 8 pies siempre que no haya obstrucciones dentro de ese espacio.



## Apéndice B: Guía de Referencia de Servicios de la Parada de Autobús

La siguiente sección destaca los cambios recomendados para la sección de servicios de la actualización del Título VI de 2023.

### *Comodidades*

Valley Transit mantiene un centro de transferencia / centro de servicio en Market Station, ubicado en 108 West Main Street, Walla Walla, Washington. Esta instalación cuenta con áreas de descanso para pasajeros y personal, baños públicos, una ventana de información con personal, señalización digital de seguimiento de rutas en tiempo real, espacios de estacionamiento cercanos y personal de seguridad en el lugar. Hay cuatro marquesinas de autobús ubicadas en la isla donde paran los autobuses de Ruta Fija, y una marquesina de autobús en la esquina de la propiedad que da a Main Street para los pasajeros que utilizan los servicios de autobuses interurbanos ofrecidos por proveedores asociados.

Valley Transit planificará que las paradas de autobús se coloquen cerca de las intersecciones, generadores de pasajeros importantes y puntos de transferencia (sujeto a criterios mínimos de espacio). El espaciado de las paradas de autobús no debe ser menor de al menos dos cuadras entre paradas en áreas altamente desarrolladas y cuatro cuadras en áreas subdesarrolladas (los generadores de viajes importantes específicos pueden requerir una variación en el espaciado de las paradas). Actualmente, Valley Transit está en el proceso de corregir los problemas de espaciado reubicando o eliminando algunas paradas que están más juntas que la distancia mínima estándar (al menos dos cuadras), que no tienen un generador de pasajeros que justifique la disminución en la puntualidad del servicio. paradas agrupadas. Sin embargo, en gran parte el sistema cumple con sus pautas de espaciado mínimo.

Valley Transit continúa ofreciendo paradas a petición en este momento, cuando el conductor determina que es seguro abordar o desembarcar pasajeros. Esto no está permitido en el corredor del centro por motivos de seguridad. Históricamente, estas paradas a petición se han incluido en [www.iTransitNW.com](http://www.iTransitNW.com), lo que crea cierta confusión para el pasajero en cuanto a cómo funcionan las paradas a petición y si habrá una señal de parada de autobús en la ubicación publicada en línea. Como parte de un proyecto de rediseño de rutas programado para completarse y lanzarse en enero de 2023, todas las paradas a petición se eliminarán del sitio web. La práctica de detener el autobús a lo largo de la ruta para abordar entre paradas regulares seguirá siendo permisible siempre que haya un lugar seguro para que el conductor se detenga para el pasajero y el autobús no esté en el distrito comercial del centro.

Donde sea apropiado en áreas urbanas, Valley Transit ofrece varias comodidades, como quioscos de información para pasajeros, bancos y receptáculos para basura. Estas son pautas para los niveles de servicio deseados para generar tales comodidades, pero pueden modificarse para reflejar el presupuesto operativo y el ancho de banda para permitir estos gastos. Los criterios de distribución se determinan mediante lo siguiente:

- Aprobación del proceso de Exclusión Categórica del Departamento de Calidad Ambiental (DEQ)
- Espacio adecuado para la accesibilidad total
- Volumen de demanda de viajes
- Solicitudes de pasajeros
- Recomendaciones del personal
- Proceso de comentarios públicos
- Disponibilidad del sitio y asociaciones de derecho de paso
- Restricciones presupuestarias

Para futuras adiciones / construcciones de servicios, la revisión de ubicación incluirá (sin limitarse a):

### **Refugios para Pasajeros de Paradas de Autobús**

- Historial establecido de paradas de pasajeros que generan no menos de un promedio de 250 viajes por mes
- Espacio adecuado para la accesibilidad total
- Proximidad a comunidades con viviendas colectivas, como residencias para personas mayores o instalaciones de educación superior

- Proximidad a grandes generadores de viajes, como puntos de venta
- Exposición única a las inclemencias del tiempo
- Terminales y puntos de transferencia

#### **Bancos de Pasajeros para Paradas de Autobús**

- Historial establecido de paradas de pasajeros que generan no menos de un promedio de 125 viajes por mes
  - Donde el espacio lo permita, Valley Transit busca colocar letreros de asientos Simme en nuevas ubicaciones para hacerlos más accesibles sin ningún número de pasajeros establecido
- Espacio adecuado para la accesibilidad total
- Proximidad a comunidades con alta población de personas mayores o personas con discapacidad
- Proximidad a grandes generadores de viajes, como puntos de venta

#### **Quioscos de Información al Pasajero**

- Proximidad a las paradas de pasajeros con un historial establecido de no menos de un promedio de 1000 viajes por mes
  - Valley Transit considerará quioscos para paradas con un umbral más bajo si la parada en cuestión tiene un alto porcentaje de pasajeros en comparación con otras en la ruta, y la parada más cercana con un quiosco está a más de 10 cuerdas de distancia
- Terminales y puntos de transferencia

#### **Receptáculos de Basura**

- Para colocarse en paradas con un refugio o áreas de espera que históricamente generan volúmenes inusualmente altos de basura
  - En un esfuerzo por ser un buen socio, Valley Transit buscará colocar un contenedor de basura en cualquier parada de autobús frente a un negocio o residencia donde el propietario haya solicitado que se coloque uno, no hay ordenanzas que impidan la colocación, y Valley Transit tiene un receptáculo disponible para su colocación

#### **Iluminación**

- Valley Transit considerará la instalación de iluminación de seguridad en las paradas de autobús en áreas con poca iluminación o en áreas donde la visibilidad de los pasajeros desde el autobús puede ser difícil
  - Valley Transit trabajará con los propietarios, la ciudad, o el condado para proporcionar una iluminación mejorada que no interrumpa las propiedades circundantes

Valley Transit se esforzará por garantizar que cualquier desarrollo alrededor de las paradas principales siga los principios de diseño que apoyan el tránsito – más cerca de la calle, favoreciendo las conexiones peatonales, cumpliendo con todos los requisitos de la ADA y comodidades amigables para el cliente en áreas comerciales.

Al colocar una parada de autobús cerca de una intersección, debe ubicarse en la posición más segura, considerando el tráfico y las condiciones de la calle, siendo preferibles las paradas en el lado lejano. Siempre que sea posible, las paradas deben ubicarse cerca de las intersecciones señalizadas. Se deben considerar las paradas retiradas para paradas cerca de los principales generadores de viajes, puntos de transferencia, puntos de cronometraje o en cualquier otro lugar donde es probable que un autobús tenga un tiempo de parada prolongado. Se deben hacer consideraciones adicionales para cumplir con los requisitos de línea de visión de la jurisdicción local en el momento de la instalación de la parada de autobús.

Valley Transit trabajará con las jurisdicciones locales para garantizar que el área alrededor de una parada de tránsito sea completamente accesible para las personas con discapacidades, incluidas aquellas que usan ayudas para la movilidad. Si bien las paradas existentes pueden estar enumeradas como "tan accesibles como sea posible" según los desafíos geográficos de su posición, no se colocará ninguna nueva parada que no pueda cumplir con los requisitos de la ADA debido a desafíos geográficos.

Valley Transit buscará ubicar terminales de autobuses e instalaciones de cambio de sentido menores en los nodos de tránsito identificados como al principio o al final de una ruta, donde los servicios locales como los autobuses se conectan y / o la convergencia de dos o más rutas que no están interlineadas. El desarrollo alrededor de las estaciones y terminales debe incorporarse a los usos y principios de diseño del desarrollo orientado al tránsito.

## Apéndice C: Normas de Servicio de las Paradas de Autobús

La siguiente sección describe los cambios recomendados para los Estándares del Servicio de Tránsito del Valle, específicamente el espacio entre las paradas de autobús. Esta actualización debe completarse junto con la actualización del Título VI programada para 2023.

### Espaciado de la Parada de Autobús

La ubicación de las paradas de autobús a lo largo de las rutas de tránsito es un acto de equilibrio entre la comodidad del pasajero y la velocidad de operación. Una parada en cada intersección proporcionaría la distancia más corta a una parada de autobús, pero la velocidad del vehículo y el tiempo de viaje para los usuarios del autobús se reducirían significativamente con este método de espaciado. Aparte de las meras consideraciones de espaciado, las paradas también deben ubicarse para optimizar la conveniencia de las concentraciones de usuarios a lo largo de una ruta.

En las áreas de servicio general, el espacio entre paradas no debe estar a menos de dos cuadras de la ciudad. El espaciado de las paradas en áreas no desarrolladas, áreas de baja densidad o en rutas especiales limitadas no requiere criterios de fijación estrictos, pero como regla general no debe estar a menos de cuatro cuadras o 1500 pies en áreas sin infraestructura tradicional estilo bloque. En estos casos, los vehículos también pueden detenerse cuando los señale un cliente tan pronto como la seguridad y la practicidad lo permitan. En áreas comerciales o industriales, el número y la ubicación de las paradas de autobús deben controlarse cuando hay una concentración de clientes.

Las paradas de autobús deben estar ubicadas en las intersecciones de calles siempre que sea posible para que los pasajeros tengan acceso seguro al autobús, los autobuses no bloqueen el tráfico cruzado y los autobuses puedan volver a entrar en la corriente de tráfico con un conflicto mínimo. En la mayoría de los casos, estos requisitos dictarán el uso de paradas ubicadas de modo que el vehículo de tránsito se detenga después de cruzar la intersección, también conocida como parada de autobús del lado opuesto. Se debe seguir esta norma, excepto cuando las condiciones del tráfico puedan hacer que una parada en el lado cercano sea la opción más práctica y segura.

El área de la acera dedicada a una parada de autobús, particularmente en los pasillos de alto tráfico, y donde un gran número de pasajeros sube a diario, es de vital importancia. El objetivo debe ser promover una seguridad óptima para los pasajeros que abordan o bajan, y también promover la velocidad máxima del vehículo de tránsito sin afectar seriamente el flujo de otros vehículos.

Para una seguridad óptima, la longitud de la parada del autobús debe permitirle al operador tirar de ambas puertas del autobús hasta la acera. Para la seguridad de los peatones y otros vehículos, la parada de autobús del lado cercano debe permitir un retroceso adecuado desde un cruce de peatones para facilitar los movimientos de giro a la derecha de los vehículos y una línea de visión y un pasillo despejados para los peatones. Se deben hacer consideraciones adicionales para cumplir con los requisitos de línea de visión de la jurisdicción local. Para las paradas del lado lejano, la longitud de la parada debe ser adecuada para que el vehículo despeje la intersección por completo y, sin embargo, dé suficiente espacio delante del autobús para permitirle volver a ingresar al tráfico sin maniobras excesivas por parte del operador.

El Instituto de Ingenieros de Tránsito ha establecido una práctica recomendada para ubicaciones de paradas de autobús a una distancia de ciento cinco (105) pies entre la parte delantera del autobús detenido y la parte delantera de un puesto de estacionamiento anterior para paradas cercanas. Se midió una distancia de ochenta (80) pies desde la parte trasera del autobús hasta el primer lugar de estacionamiento para las paradas del lado opuesto. Una longitud de ciento treinta y cinco (135) pies para un autobús, parada a mitad de cuadra, debe ser estándar, permitiendo cuarenta y cinco (45) pies hacia adelante y sesenta (60) pies hacia la parte trasera del espacio entre los puestos de estacionamiento adicionales. . Además, la Administración Federal de Tránsito recomienda que ninguno de los extremos de una parada de autobús se encuentre a menos de cinco (5) pies de un cruce de peatones.

## Apéndice D : Criterios de Máxima Extensión Factible

En algunos casos, no sería económico, o es posible que Valley Transit no tenga la autoridad, para mejorar las paradas de autobús existentes en un futuro cercano debido a las siguientes circunstancias:

- Falta de conectividad peatonal (por ejemplo, aceras, rampas en las aceras);
- Derecho de paso limitado;
- Barreras físicas como zanjas, bermas, muros de contención, otros servicios de jardinería, etc.;
- Ubicado en cerca de una pendiente/declive empinada;
- Los costos de capital para la mejora no se ajustan al presupuesto o constituirían más del 20% del costo total del proyecto.

Como se indica en el plan, Valley Transit buscará cumplir con todos los requisitos de la ADA en la medida en que las especificaciones de construcción estén dentro del control de Valley Transit. En lugares donde Valley Transit no posee el derecho de paso, pero otra entidad sí, Valley Transit hará todo lo posible por trabajar con la otra parte en una servidumbre para que la parada de autobús en cuestión cumpla con los requisitos. Si la otra parte no está dispuesta, se hará un registro detallando por qué la parada de autobús se considera tan accesible como es posible, y esta información (incluido el propietario actual) se incluirá en evaluaciones de paradas futuras en caso de que las circunstancias cambien y la accesibilidad de la parada se puede abordar en una fecha posterior.

El requisito de re-direccionar cualquier parada clasificada de esta manera se activará por cualquier alteración calificativa. Según la ADA:

*“Para los propósitos de esta parte, una alteración es un cambio a un lugar de alojamiento público o una instalación comercial que afecta o podría afectar la usabilidad del edificio o instalación o cualquier parte del mismo.*

- (1) Las alteraciones incluyen, entre otras, remodelación, rehabilitación, restauración histórica, cambios o reorganización en partes o elementos estructurales, y cambios o reorganización en la configuración del plano de muros y particiones de altura completa. El mantenimiento normal, el cambio de techos, la pintura o el empapelado, la eliminación de asbestos o los cambios en los sistemas mecánicos y eléctricos no son alteraciones a menos que afectan la usabilidad del edificio o la instalación.*
- (2) Si se alteran elementos, espacios o áreas communes existentes, entonces cada elemento, espacio o área alterada deberá cumplir con las disposiciones aplicables del apéndice a de esta parte (36.402).”*

## Apéndice E: Participantes en actividades de Divulgación Pública

La opinión del público y de las partes interesadas es esencial para crear un plan de transición sólido. Las regulaciones de implementación de la ADA requieren que las entidades públicas brinden una oportunidad a las personas interesadas, incluidas las personas con discapacidades, de participar en este proceso de evaluación y transición. Valley Transit utilizó los siguientes métodos de divulgación; también se utilizó una encuesta comunitaria para este proyecto. Siempre que sea posible, los nombres de los asistentes se enumeran en agradecimiento por el esfuerzo brindado y el conocimiento compartido por todas las partes involucradas.

### Runiones Publicas:

- Walla Walla Community Service Council (WWCSC)
- Walla Walla County Accessible Communities Advisory Committee (ACAC)
- Walla Walla Bicycle and Pedestrian Advisory Committee (BPAC)
- Valley Transit Board
- Walla Walla Noon Rotary
- Walla Walla Valley Blue Zones Project Built Environment Policy Committee
- Audiencias públicas para este plan

### Participantes (enumerados por el evento si no se proporcionó el título/información):

- Adam Klein – Ciudad of Walla Walla
- Andrea Weckmueller-Behringer – WWVMPO
- Becky Kettner – Baker Boyer Bank/Miembro de Rotary
- Belen Cardenas – BMAC
- Bill Erickson – Miembro de Rotary
- Bob Alexander – Miembro de Rotary
- Bob McCoy – Miembro de Rotary
- Bruce Bond – Miembro de Rotary
- Charlie DeSalvo – Miembro de Rotary
- Chris Coats – Marcus Whitman Hotel/Miembro de Rotary
- Chris Parsons – Empleado de Valley Transit
- Connie Taylor-Randall – ACAC
- Courtney Needham – BMAC
- Cynthia Wolski – ACAC
- Dan Calzaretta – BPAC
- David Hull – Coldwell Banker Walla Walla/Miembro de Rotary
- David Irion – Miembro de Rotary
- Doug Logan – Blue Zones Project
- Douglas Bayne – Miembro de Rotary
- Elaine Dawson – Ciudad of Walla Walla
- Elizabeth Chamberlain – Ciudad of Walla Walla/Miembro de Rotary
- Eloise – National Alliance for Mental Illness
- Emily Brown – Blue Zones Project
- Emily Bushnell – BPAC
- Erendira Cruz – BPAC
- Ernest Campbell – Miembro de Rotary
- Greg Lutcher – Abogado
- Gregory Jones – Travel Leaders/Miembro de Rotary
- Heather Schermann – Concejal
- James Hayner – Abogado/Miembro de Rotary
- James Hobkirk – Associated Veterinary Medical Center/Miembro de Rotary
- Jan Corn – Miembro de Rotary
- Jeanne Salyer – Empleado de Valley Transit
- Jennifer Mayberry – Comisionado del Condado
- Jerry Cummins – Miembro de Rotary
- Jim Fry – College Place Public Schools/Miembro de Rotary
- John Blair – Dunham Cellars/Miembro de Rotary
- John Cress – Miembro de Rotary
- Josh Friedman – Empleado de Valley Transit
- Joshua Hepler End – ACAC
- Kathy Trommald – Miembro de Rotary
- Kelly Black – Blue Zones Project
- Ki Bealey – Ciudad of Walla Walla
- Kimberly Powell – Abogado
- Larry Frank – Miembro de Rotary
- Leslie Stahlnecker – ESD 123
- Linc Nesheim – BPAC
- Liz Fraser – Blue Mountain Heart-to-Heart
- Margaret Buchan – Miembro de Rotary
- Mark Brotherton – Empleado de Valley Transit
- Maryann Cole – Miembro de Rotary
- Meghan DeBolt – Blue Zones Project
- Michael Gillespie – Physician/Miembro de Rotary
- Michelle Goodwin – BMAC

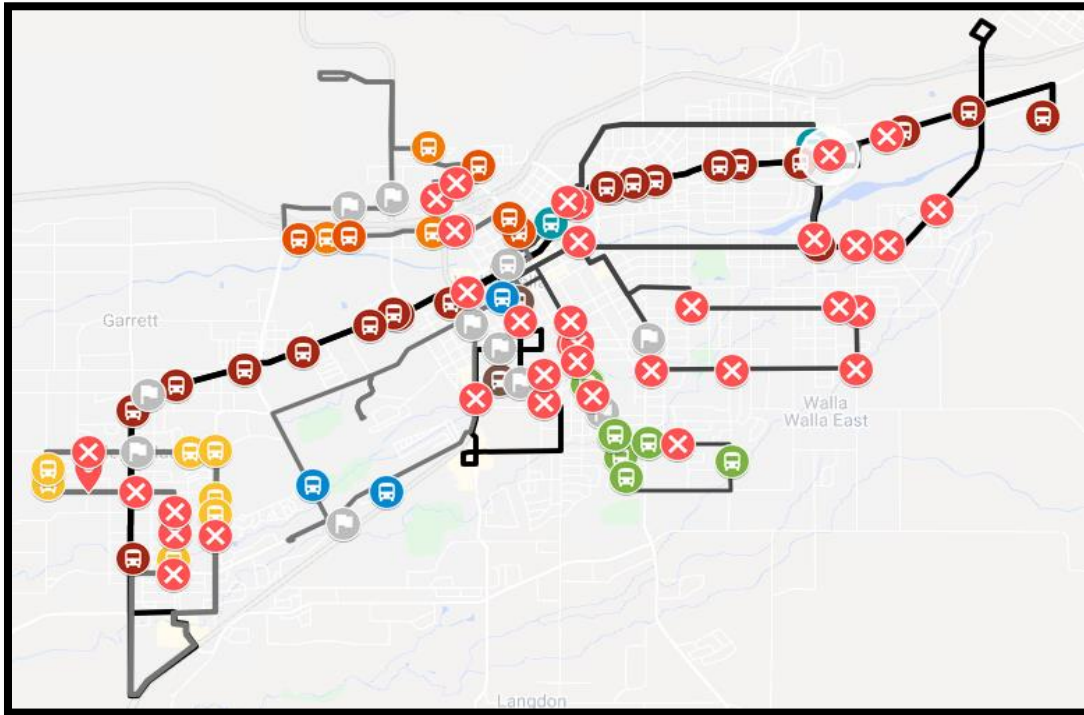


- Mike Denny – Fort Walla Walla Museum
- Mitchell Powers – BPAC
- Nancy McDuff – BPAC
- Norma Hernandez – Alcalde of College Place
- Pam Cress – Walla Walla University/Miembro de Rotary
- Rachel Elfenbein – Community Council
- Randall Son – Empleado de Valley Transit
- Rhonda Gould – Walla Walla Rural Public Library District
- Richard Gilliland – Miembro de Rotary
- Sam Wells – Financial Advisor/Miembro de Rotary
- Sara Archer – Blue Mountain Humane Society/Miembro de Rotary
- Selene Marsh – Miembro de Rotary
- Shelby Gordon – BMAC
- Tony Ichsán – Whitman College
- Skip Cundiff – Falkenberg’s Jewelers/Miembro de Rotary
- Stanley Green – Walla Walla 2020
- Steve Stevens – Miembro de Rotary
- Steve Moss – Concejal
- Steven VanAusdler – Walla Walla Community College/Miembro de Rotary
- Sue Thompson – Physician/Miembro de Rotary
- Susan Nakonieczny – Concejal
- Tammi – BMAC
- Ted Koehler - Concejal
- Tim Barrett – WWVMPO
- Todd Kimball – Comisionado del Dondado
- Tom Nollette – Amalgamated Transit Union
- Tom Osborn – Mechanical Engineer/Miembro de Rotary

## Apéndice F: Representación Visual de los Cambios Planificados

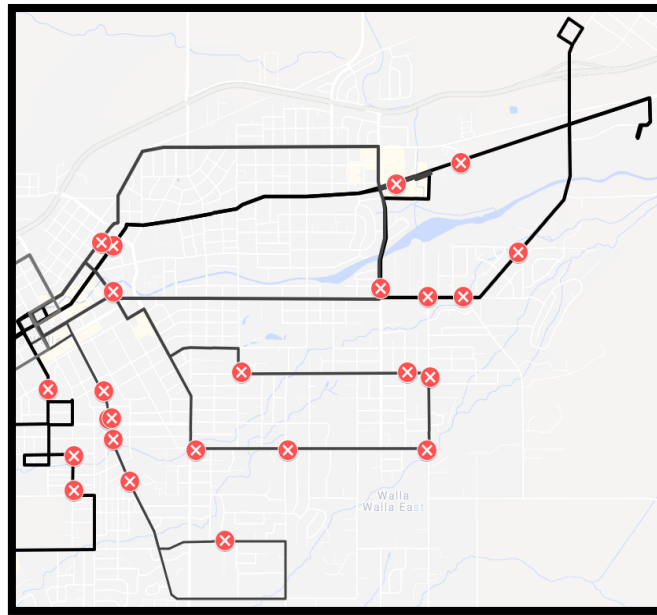
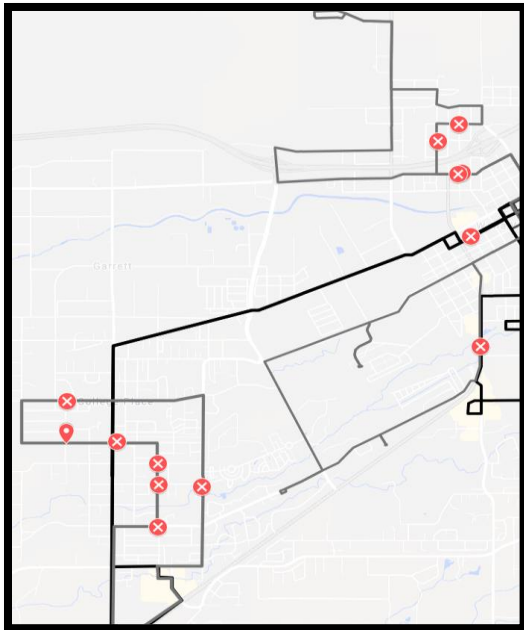
### *Cambios completos del Sistema a simple vista*

Este mapa no incluye paradas que actualmente cumplen con la ADA y no necesitarán cambios.



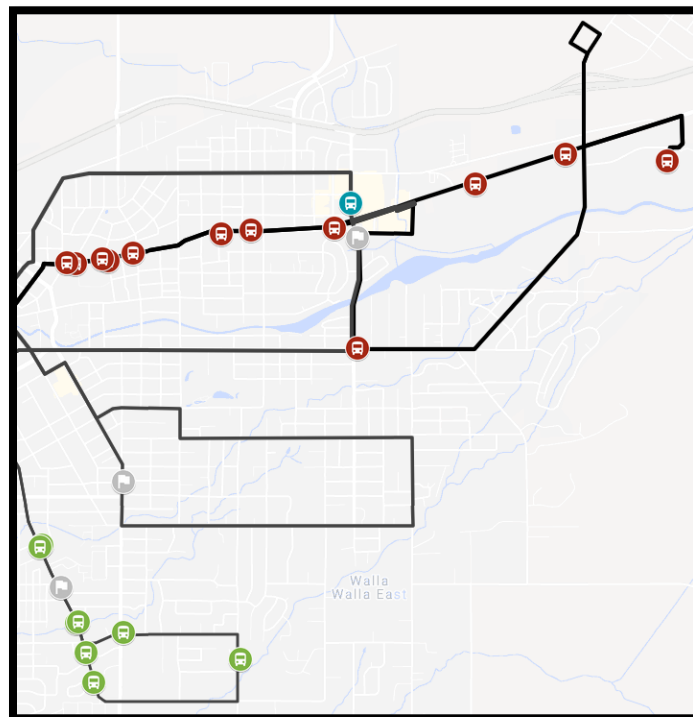
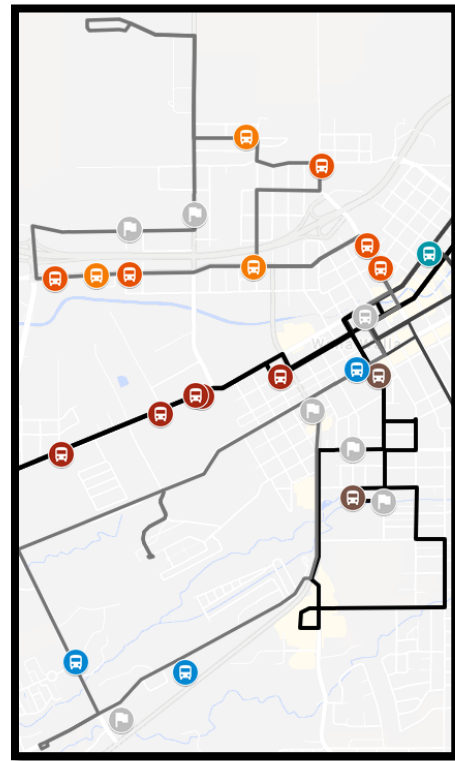
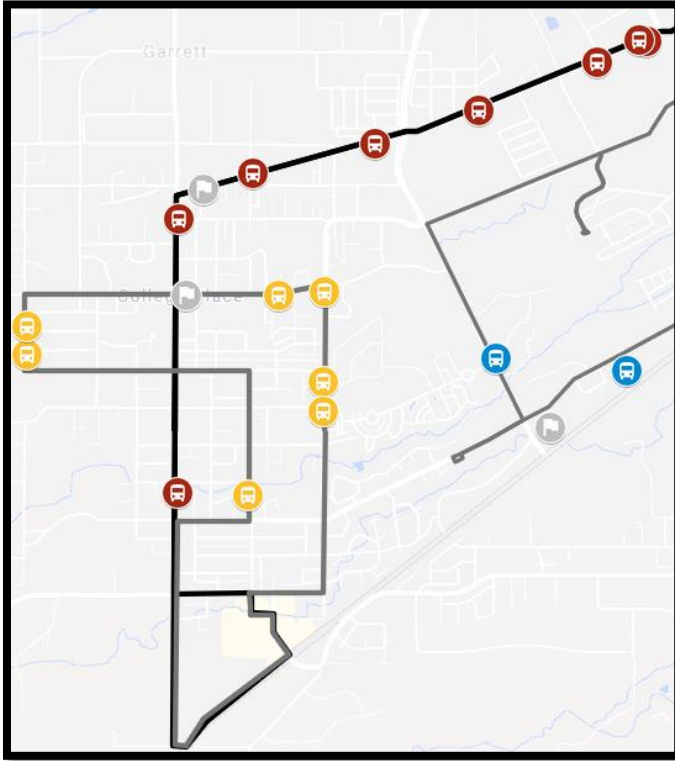
### *Eliminación de Parada a Petición*

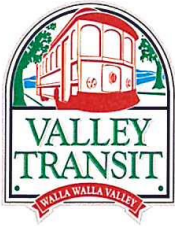
Estas paradas ya no aparecerán en [www.iTransitNW.com](http://www.iTransitNW.com) después de las actualizaciones de ruta, programadas para comenzar en enero de 2023, pero se mantendrá la práctica de permitir paradas a petición. Cualquiera de estos lugares que ya no se considerará una parada designada aún sería elegible para que un pasajero señale el autobús en la ruta para un viaje.



### Paradas de Autobús con Ajustes Previsitos

Los iconos de color gris claro con banderas destacan ubicaciones que actualmente existen como una parada a petición, pero que se convertirán en una parada de autobús tradicional con un letrero. Esta señal incluirá información sobre cómo funcionan las paradas a petición, y habrá al menos una por ruta. Los íconos del autobús están codificados por colores según la ruta en la que se encuentra la parada, e incluyen paradas que necesitarán trabajo de concreto, reubicaciones menores a posiciones más seguras o, en seis casos, resaltan una parada de autobús que se pondrá fuera de servicio por seguridad y preocupaciones sobre el bajo nivel de pasajeros.





(509) 525-9140 • FAX (509) 525-9142 • www.valleytransit.com

1401 West Rose, Walla Walla, WA 99362

**BOARD OF DIRECTORS**

**VALLEY TRANSIT**

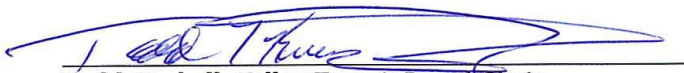
In the Matter of Adopting )  
the Americans with Disabilities )  
Act (ADA) Transition Plan )                      RESOLUTION NO. 2021-11

WHEREAS, Title II of the Americans with Disabilities Act (ADA) applies to state and local government entities, protects qualified individuals with disabilities from discrimination on the basis of disability in services, programs, and activities provided by state and local government entities; and

WHEREAS, Title II of the ADA mandates that every public agency with more than 50 employees has an ADA Transition Plan, which describes how the entity will ensure its facilities, services, programs, and activities are accessible; and

WHEREAS, Valley Transit, in compliance with Title II of the ADA is required to address the subject of ensuring that all of its services, facilities, and public rights-of-way are accessible to people with disabilities;

NOW, THEREFORE BE IT RESOLVED, that the Board of Directors of Valley Transit approves the adoption of the Valley Transit ADA Transition Plan, and further authorizes the General Manager to make necessary adjustments to the project list and timeline contained herein as business needs dictate.

  
\_\_\_\_\_  
Todd Kimball, Valley Transit Board Chair

  
\_\_\_\_\_  
Melanie Hall, Clerk of the Board