

## **Taxis in Paratransit: Considering the Ecological Footprint**

*Matthew Daus, Partner, Windels Marx Lane & Mittendorf, LLP  
New York, NY, USA (presenter); Jason R. Mischel, Counsel, Windels Marx Lane &  
Mittendorf, LLP, New York, NY, USA*

### **SITUATION/PURPOSE OF STUDY:**

Paratransit services in America are intended to provide people with disabilities with equal access to transportation services. Through the Americans with Disabilities Act of 1990 (ADA), and specifically through Title 49 of the Code of Federal Regulations, Section 37, the Federal Government has set the floor for the minimum accessible services that must be offered throughout the United States. To that end, local jurisdictions have expanded upon the national standard for paratransit transportation services and programs. Some cities such as Chicago, San Francisco and, as will be the focus of our paper, New York City, have taken novel approaches to further improve upon their paratransit services to not only increase efficiency, but to also provide for a more eco-friendly system that is both cost-efficient as well as effective. Namely, New York City's "Accessible Dispatch" program: (1) has improved service; (2) has increased cost effectiveness; and (3) has a reduced carbon footprint.

### **APPROACH:**

After providing a background of Paratransit and Taxi service in the United States, and a subsequent focus specifically on New York City's passenger car service, its "Access-a-Ride" paratransit service and the issue of accessibility in the city's taxi and livery industry, the paper will explore the New York City approach to paratransit through its "Accessible Dispatch Program" and its use of accessible taxis as an alternative to paratransit vehicles.

### **METHODOLOGY/RESULTS/OUTCOME:**

The conclusion reached, in a section entitled "Paratransit v. Taxi Ecological Footprint" that will include specific acquired data and interpretation, is that the utilization of accessible taxis results in approximately one half (1/2) to one third (1/3) of the carbon emissions produced on a per passenger mile traveled basis than in the utilization of high carbon emission-producing multi-passenger paratransit vehicles. Further, we will propose that the data thus far collected by New York City about the Accessible Dispatch Program exhibits that the carbon footprint of paratransit services in the city has been reduced by utilization of more direct routes through accessible taxi usage, resulting in a decrease in the number of polluting vehicles on the road, which, in turn, are travelling fewer miles. Finally, we will be proposing a further study that will investigate the adoption of our accessible taxi utilization in paratransit services in other municipalities that we believe will decrease the carbon footprint of paratransit services.

## **Le transport adapté par taxi : l'importance de l'empreinte écologique**

*Matthew Daus, Partenaire, Windels Marx Lane & Mittendorf, LLP  
New York, NY, USA (présentateur); Jason R. Mischel, Conseiller, Windels Marx Lane  
& Mittendorf, LLP, New York, NY, USA*

### **SITUATION/OBJECTIF DE L'ÉTUDE :**

Les services de transport adapté en Amérique visent à offrir les mêmes services de transport aux personnes vivant avec un handicap qu'aux personnes qui ne vivent pas avec un handicap. Par l'application du American with Disabilities Act (ADA) de 1990, et plus particulièrement du paragraphe 49 du Code of Federal Regulations, section 37, le gouvernement fédéral a établi une liste sommaire des services d'accessibilité et cette liste est appliquée dans l'ensemble des états américains. Ainsi, les juridictions locales ont adaptées leurs propres règles pour refléter les normes nationales appliquées par les services et les programmes de transport adapté. Quelques villes comme Chicago, San Francisco et, tel que décrit dans notre présentation, New York, ont adopté de nouvelles approches pour améliorer leurs services de transport adapté, mais aussi pour offrir un système écologique efficace qui permet de préserver les ressources. Donc, le programme « Accessible Dispatch » de la ville de New York permet : (1) d'offrir des services améliorés, (2) de réduire les coûts et (3) de réduire l'empreinte carbone.

### **APPROCHE :**

Cette présentation offrira une vue d'ensemble des services de transport adapté et des services de taxis aux États-Unis et mettra l'accent sur les services de transport dans la ville de New York, sur le service de transport adapté « Access-a-ride » et sur les difficultés associées à l'accessibilité dans les taxis et dans les entreprises. Nous nous pencherons sur l'approche de la ville de New York en matière de transport adapté en évoquant l'application du programme « Accessible Dispatch » ainsi que sur l'utilisation des taxis accessibles pour remplacer les autres véhicules de transport adapté.

### **MÉTHODOLOGIE/RÉSULTATS/CONSÉQUENCE :**

La conclusion de cette étude, telle que définie dans la section "Empreinte carbone du transport adapté vs taxis, inclura des données précises et traitera de notre interprétation de la situation, qui stipule que l'utilisation de taxis accessibles réduit l'empreinte carbone de 50 à 75% par passager, pour chaque mile parcouru et comparativement aux véhicules multi-passagers de transport adapté. De plus, nous suggérerons d'utiliser les données accumulées par la ville de New York au sujet du programme Accessible Dispatch pour indiquer le degré de réduction de l'empreinte carbone en empruntant des itinéraires directs en taxi, ce qui contribue du coup à réduire le nombre de véhicules polluants sur les routes. Finalement, nous proposerons d'effectuer une étude plus poussée pour analyser les résultats associés à l'application de services de transport adapté par taxi dans d'autres villes ce qui, selon nous, pourrait contribuer à réduire l'empreinte carbone laissée par les services de transport adapté.