

# Informe de Justicia Ambiental

## Resumen Ejecutivo

Aprobado el 27 septiembre de 2021



South Jersey  
Transportation  
Planning Organization

[www.SJTPO.org](http://www.SJTPO.org)

782 South Brewster Road, Unit B6 • Vineland, New Jersey 08361  
P: 856-794-1941 • F: 856-794-2549

Leonard Desiderio, Chairman • Jennifer Marandino, Executive Director

**ENGLISH**

Attention: If you wish to request this publication in another language other than English, or wish to contact SJTPO for our language assistance, please call (856) 794-1941 or email [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Additional charges may apply for reprint of our publications.

**SPANISH / ESPAÑOL**

Atención: Si desea solicitar esta publicación en otro idioma que no sea inglés o desea comunicarse con SJTPO para recibir asistencia con nuestro idioma, llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Pueden aplicarse cargos adicionales por la reimpresión de nuestras publicaciones.

**CHINESE / 中文**

注意：如果您想要申请英语以外其他语言的本出版物，或者希望与 SJTPO 联系以获取我们的语言帮助，请致电 (856) 794-1941 或发送电子邮件至 [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org)。重印我们的出版物可能需要支付额外费用。

**VIETNAMESE / TIẾNG VIỆT**

Lưu ý: Nếu bạn muốn yêu cầu ấn phẩm này bằng một ngôn ngữ khác không phải là tiếng Anh, hoặc muốn liên hệ với SJTPO để được hỗ trợ ngôn ngữ của chúng tôi, vui lòng gọi (856) 794-1941 hoặc gửi email [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org). Các khoản phí bổ sung có thể áp dụng cho việc in lại các ấn phẩm của chúng tôi.

**GUJARATI / ગુજરાતી**

ધ્યાન આપો: જો તમે અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય કોઈ ભાષામાં આ પ્રકાશનની વિનંતી કરવા માંગતા હોવ, અથવા અમારી ભાષા સહાય માટે એસજેટીપીઓનો સંપર્ક કરવા માંગતા હોવ, તો કૃપા કરીને (856) 794-1941 પર કોલ કરો અથવા [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) પર ઇમેઇલ કરો. અમારા પ્રકાશનોને ફરીથી છાપવા માટે વધારાના શુલ્ક લાગુ થઈ શકે છે.

**OTHER INDIC LANGUAGES:****BENGALI / বাংলা**

মনোযোগ দিন: আপনি যদি এই প্রকাশনাকে ইংরেজি ব্যতীত অন্য কোনও ভাষায় অনুরোধ করতে চান বা আমাদের ভাষা সহায়তার জন্য SJTPO-র সাথে যোগাযোগ করতে চান, তবে (856) 794-1941 কল করুন বা ইমেল [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) করুন। আমাদের প্রকাশনা পুনরায় মুদ্রণের জন্য অতিরিক্ত ফি প্রযোজ্য হতে পারে।

**HINDI / हिंदी**

ध्यान दें: यदि आप अंग्रेजी के अलावा किसी अन्य भाषा में इस प्रकाशन को प्राप्त करना चाहते हैं, या हमारी भाषा सहायता के लिए SJTPO से संपर्क करना चाहते हैं, तो कृपया (856) 794-1941 पर कॉल करें या [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) पर ईमेल करें। हमारे प्रकाशनों के रीप्रिंट के लिए अतिरिक्त शुल्क लागू हो सकते हैं।

**NEPALI / नेपाली**

ध्यान दिनुहोस्: तपाईं यो प्रकाशन अङ्ग्रेजी बाहेकको भाषामा चाहनु हुन्छ वा भाषागत सहायताको लागि SJTPO लाई सम्पर्क गर्न चाहनुहुन्छ भने (856) 794-1941 टेलिफोन गर्नुहोस् वा [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) मा इमेल गर्नुहोस्। तपाईं यो जानकारीको प्रिन्ट चाहनुहुन्छ भने थप शुल्क तिर्नु पर्ने हुन्छ।

**URDU / اردو**

دھیان دیں: اگر آپ انگریزی کے علاوہ کسی اور زبان میں اس اشاعت کی درخواست کرنا چاہتے ہیں، یا ہماری زبان کی امداد کے لئے ایس جے ٹی پی او سے رابطہ کرنا چاہتے ہیں تو، براہ کرم (856) 794-1941 پر کال کریں یا [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) پر ای میل کریں۔ ہماری اشاعتوں کی دوبارہ اشاعت کے لئے اضافی چارجز لگ سکتے ہیں۔

**PUNJABI / ਪੰਜਾਬੀ**

ਧਿਆਨ ਦਿਓ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸਾਡੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ SJTPO ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ (856) 794-1941 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ ਜਾਂ [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org) ਦੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਈਮੇਲ ਭੇਜੋ। ਸਾਡੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੁਬਾਰਾ ਛਾਪਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਖਰਚੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

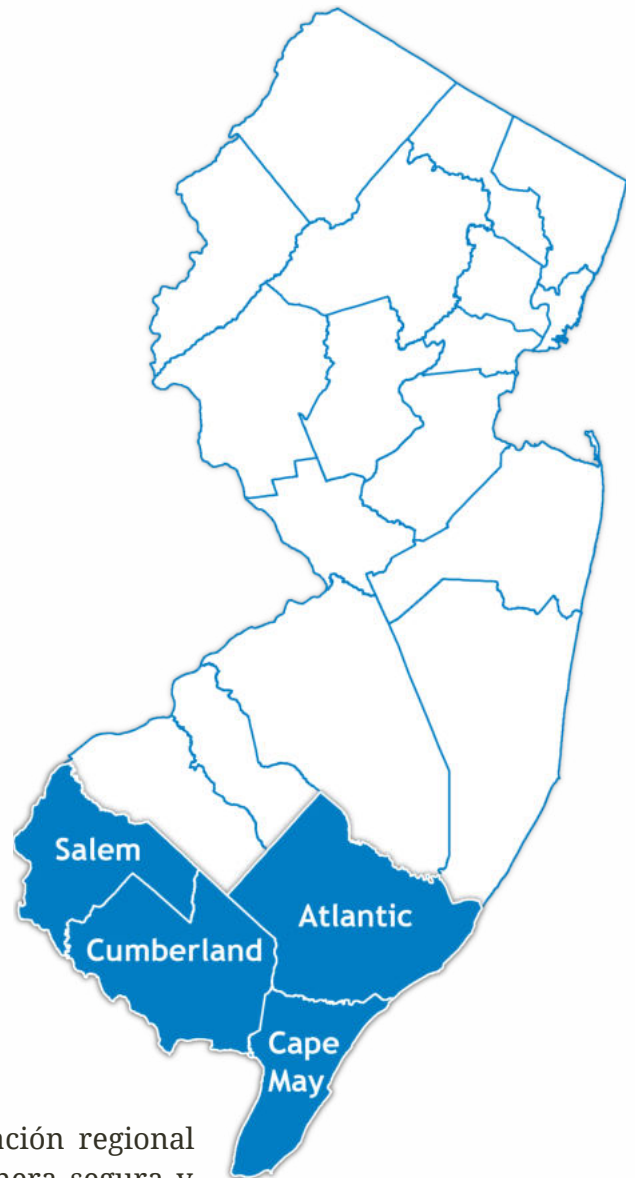




# South Jersey Transportation Planning Organization

WWW.SJTPO.ORG

La SJTPO es la Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) reconocida a nivel federal para la región sur de New Jersey, la cual presta servicios a los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem. Bajo la ley federal, se debe formar una MPO para cualquier área urbanizada (Urbanized Area, UZA) con una población mayor de 50.000, lo cual permite que la MPO lleve a cabo la planificación del transporte y la toma de decisiones para la o las UZA. Formada en 1993, la SJTPO reemplazó a tres pequeñas MPO existentes e incorporó áreas que no habían sido atendidas previamente. Dicha formación proporcionó un enfoque regional más sólido para resolver los problemas de transporte y trajo nuevas oportunidades al sur de Nueva Jersey. La SJTPO es vital para la región, ya que la MPO sirve de recurso técnico, facilita el acceso a la financiación y trabaja para brindar un enfoque regional para abordar la planificación de transporte y las cuestiones de ingeniería.



## **Cuatro condados, una misión:**

crear un sistema de transporte, basado en la colaboración regional que transporte a las personas y los bienes de una manera segura y eficiente, incluyendo todas las modalidades y usuarios.

*Cumplimiento del Título VI / la SJTPO acata en su totalidad al Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de Derechos Civiles de 1987, el decreto ejecutivo 72898 sobre justicia ambiental y las órdenes judiciales de antidiscriminación afines en todos los programas y las actividades. El sitio web de la SJTPO, [www.sjtpo.org](http://www.sjtpo.org), puede ser traducido a varios idiomas. Si se solicita, las publicaciones y otros documentos públicos se pueden facilitar en otros idiomas y formatos. Las reuniones públicas de la SJTPO siempre se celebran en instalaciones accesibles conforme a la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act, ADA) y en lugares accesibles al transporte público, siempre que sea posible. La SJTPO trabajará para acomodar todas las solicitudes razonables de traducción, interpretación o servicios auxiliares, pero alienta a que las solicitudes se hagan por lo menos siete días antes de las reuniones públicas para asegurar que la SJTPO pueda asegurar la disponibilidad de los servicios solicitados. Otras solicitudes de traducción, como las asociadas a documentos más grandes, se proporcionarán lo antes posible y podrían tardar hasta tres semanas. Las solicitudes se pueden hacer llamando al (856) 794-1941, o completando un formulario de solicitud disponible en [www.sjtpo.org/TitleVI](http://www.sjtpo.org/TitleVI). Toda persona que crea que haya sido agraviada por una práctica discriminatoria e ilegal por parte de la SJTPO en virtud del Título VI tiene derecho a presentar una denuncia formal. Dicha denuncia debe realizarse por escrito y presentarse ante el gerente de cumplimiento del Título VI de la SJTPO y la agencia estatal o federal correspondiente dentro de los 180 días posteriores al supuesto hecho discriminatorio. Para obtener más información sobre el programa del Título VI de la SJTPO o conseguir el formulario de denuncia del Título VI, ingrese a: [www.sjtpo.org/TitleVI](http://www.sjtpo.org/TitleVI), llame al (856) 794-1941, o envíe un correo electrónico a [TitleVI@sjtpo.org](mailto:TitleVI@sjtpo.org).*

*La preparación de este informe ha sido financiada, en parte, por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (U.S. Department of Transportation, USDOT), la Administración Federal de Transporte (Federal Transit Administration, FTA) y la Administración Federal de Carreteras (Federal Highway Administration, FHWA). Este documento se difunde conforme al patrocinio del Departamento de Transporte de los Estados Unidos en aras del intercambio de información. El gobierno de los Estados Unidos no asume responsabilidad alguna por su contenido ni uso.*

## Bases legislativas de la equidad y la justicia ambiental

Las medidas de desigualdad que han sido establecidas por la gobernanza y los precedentes judiciales han evolucionado a lo largo de décadas. En los Estados Unidos, se ha establecido que ciertas inequidades son particularmente atroces – ciertos grupos en las comunidades se han enfrentado a una inequidad más sostenida, agresiva y sistémica a lo largo de la historia de las naciones. Estas inequidades exigen que ciertos grupos sean provistos de protecciones más deliberadas bajo la ley.

Se impone a las entidades una mayor carga de prueba para demostrar que no se ha producido discriminación. Los textos legislativos enumerados a continuación, se refieren a la raza, el color, el origen nacional, la discapacidad, los ingresos y la capacidad física. Además, las leyes contra la discriminación se aplican plenamente a cualquier organización que reciba cualquier financiamiento federal directa o indirectamente, no sólo a las actividades específicas que reciben fondos federales directamente.

- Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964
- Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987
- Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990
- Orden ejecutiva 13166 (competencia limitada en inglés, LEP)
- Orden Ejecutiva 12898 (Justicia Ambiental, EJ)

## Perfil demográfico de la región de la SJTPO

La Justicia Ambiental (Environmental Justice, EJ, por sus siglas en inglés) es el proceso de asegurar que los grupos que históricamente están desatendidos o con una larga historia de prejuicios sistémicos no se enfrenten a esos prejuicios en el futuro, incluyendo la corrección de prejuicios previos, cuando sea posible. Por esta razón es importante comprender la demografía de las comunidades.

La región de cuatro condados de la Organización de Planificación del Transporte de South Jersey (SJTPO) contiene 586.203 residentes<sup>1</sup>. Esto representa el 6,5 por ciento de la población de New Jersey. La EJ analiza el enfoque en los residentes en la pobreza, las poblaciones hispanas y las poblaciones de minorías raciales. El nivel de pobreza en la región de la SJTPO es de 14,2 por ciento comparado con el 10,5 por ciento en el estado. El nivel de pobreza también es superior al promedio nacional del 13,8 por ciento.

Debido a la baja densidad, el carácter mayoritariamente rural de la región, quienes viven en pobreza en la región de la SJTPO tienen un menor acceso al transporte público y a los servicios esenciales que el estado en su conjunto.

---

<sup>1</sup> Censo DE ESTADOS UNIDOS, Encuesta Comunitaria de Estados Unidos, 2017, Datos quinquenales, Tabla B03002, Columna HD01\_VD01.

## Demografía de Justicia Ambiental

Los grupos de EJ incluyen poblaciones de bajos ingresos y minorías, que se detallan en la [Tabla 1](#), a continuación. El porcentaje de población de minorías no hispanas en la región es del 20,7 por ciento. El porcentaje de población hispana o latina de la región es del 18,5 por ciento. La región de la SJTPO tiene una importante población de trabajadores migrantes que tal vez no se refleje en las cifras oficiales del censo. Los residentes asiáticos representan el 4,5 por ciento de la población de la región. Los residentes negros o afroamericanos representan el 14,3 por ciento de la población de la región. Las comparaciones con el estado y la nación se detallan en la [Tabla 1](#). La región de la SJTPO tiene un mayor porcentaje de poblaciones negras o afroamericanas que el estado o la nación, lo que significa que probablemente hay mayores problemas de inequidad que necesitan ser estudiados en profundidad y tratados en la región de la SJTPO.

**Tabla 1 - Resumen de datos demográficos de SJTPO: Características individuales de EJ**

	Totales EE.UU.	Porcentaje EE.UU.	Totales NJ	Porcentaje NJ	Totales SJTPO	Porcentaje SJTPO
<b>Población total</b>	<b>321.004.407</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8.960.161</b>	<b>100,0 %</b>	<b>586.203</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Minorías hispanas y no hispanas</b>	123.726.618	38,5 %	3.936.555	43,9 %	230.050	39,2 %
<b>Total no hispanas</b>	264.493.836	82,4 %	7.195.641	80,3 %	477.497	81,5 %
<b>Total hispano o latino</b>	56.510.571	17,6 %	1.764.520	19,7 %	108.706	18,5 %
<b>Indio(a) Americano(a) o Natural de Alaska</b>	2.632.102	0,8 %	18.006	0,2 %	2.301	0,4 %
<b>Asiático(a)</b>	17.186.320	5,4 %	844.105	9,4 %	26.504	4,5 %
<b>Negro(a) o afroamericano(a)</b>	40.610.815	12,7 %	1.207.356	13,5 %	83.762	14,3 %
<b>Natural de Hawái o de otra de las Islas del Pacífico</b>	570.116	0,2 %	3.013	0,0 %	178	0,0 %
<b>Alguna otra raza</b>	15.553.808	4,8 %	573.146	6,4 %	30.111	5,1 %
<b>Dos o más razas</b>	10.081.044	3,1 %	229.061	2,6 %	20.329	3,5 %
<b>Blanca no hispana o latina</b>	197.277.789	61,5 %	5.023.606	56,1 %	356.153	60,8 %
<b>Total de hogares</b>	<b>118.825.921</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3.199.111</b>	<b>100,0 %</b>	<b>215.155</b>	<b>100,0 %</b>
Hogares por debajo del nivel de pobreza	16.390.109	13,8 %	335.695	10,5 %	30.543	14,2 %

## Demografía de Justicia de Transporte

La SJTPO también elige llevar a cabo el análisis de las poblaciones de Justicia de Transporte (Transportation Justice, TJ, por sus siglas en inglés). Estas se centran en las poblaciones que tienden a ser desfavorecidas en relación con el acceso al transporte. Los análisis de TJ incluyen el total de hogares por debajo del nivel de pobreza (también en los análisis de EJ), hogares sin vehículo, hogares con discapacidad y población de 75 años o mayor. Estos datos demográficos se detallan en la [Tabla 2](#), a continuación.

El porcentaje de hogares sin vehículo en la región es del 11,2 por ciento. Esto es comparable al estado (11,4 por ciento), pero más alto que la nación (8,8 por ciento). Estos residentes se ven muy afectados, ya que la región de la SJTPO es rural y no está bien servida por el transporte público. Esta cuestión de la cobertura de transporte público requerirá un estudio y análisis más a fondo en futuros estudios.

Como se detalla en la [Tabla 2](#), la región tiene un porcentaje más alto de hogares con discapacidad (28,4 por ciento) en comparación con el estado (22,5 por ciento) y la nación (25,5 por ciento). La región también es más vieja que el estado y la nación. El porcentaje de la población de 75 años o mayor para la región es de 7,4 por ciento comparado con 6,7 por ciento para el estado y 6,3 por ciento para la nación. Estos son los residentes que tradicionalmente enfrentan desafíos de acceso al transporte. Una vía por la cual la SJTPO y sus socios trabajan para abordar estos temas es a través del desarrollo colaborativo del [Plan de Transporte de Acceso para Todos](#), que sirve para coordinar el transporte de servicios humanos en la región.

**Tabla 2 - Resumen de datos demográficos de SJTPO: Características individuales de TJ**

	Totales EE.UU.	Porcentaje EE.UU.	Totales NJ	Porcentaje NJ	Totales SJTPO	Porcentaje SJTPO
<b>Población total</b>	<b>321.004.407</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8.960.161</b>	<b>100,0 %</b>	<b>586.203</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Población de 75 años o mayor</b>	20.229.000	6,3 %	598.523	6,7 %	43.235	7,4 %
<b>Total de hogares</b>	<b>118.825.921</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3.199.111</b>	<b>100,0 %</b>	<b>215.155</b>	<b>100,0 %</b>
<b>Hogares por debajo del nivel de pobreza</b>	16.390.109	13,8 %	335.695	10,5 %	30.543	14,2 %
<b>Hogares sin vehículos</b>	10.468.418	8,8 %	364.966	11,4 %	24.164	11,2 %
<b>Hogares con discapacidad</b>	30.284.192	25,5 %	718.716	22,5 %	60.998	28,4 %

## Identificación de áreas EJ y TJ

Para cumplir con los requisitos de los Títulos VI y EJ, se identifican poblaciones de bajos ingresos y minorías dentro del área de la SJTPO. Para otros esfuerzos de planificación, se identifican las poblaciones de TJ. Para determinar la ubicación y concentración de los grupos identificados, se calculan los promedios regionales de cada grupo demográfico de EJ y TJ. Se identifican umbrales de desviaciones estándar de 0,5 y 1,5 por encima del promedio regional. A continuación, SJTPO aplica una fórmula utilizando estos umbrales a cada grupo de bloques para determinar si cumple los criterios de EJ o TJ. A continuación, se crea un mapa que muestra los grupos de bloques que cumplen los criterios de EJ y TJ. Esta metodología se detalla más adelante en [el informe completo](#).

## Umbrales regionales para cada característica de EJ y TJ.

Es importante señalar que todas las poblaciones de EJ están protegidas e importantes en el proceso de planificación, independientemente de dónde vivan, incluso si están fuera de un “Área de EJ”. Sin embargo, la identificación de las áreas de EJ y TJ es útil para obtener una mejor comprensión del panorama general. Las áreas concentradas de la EJ y la TJ destacan los lugares en los que las poblaciones protegidas son particularmente prevalentes para resaltar dónde puede ser necesario un

enfoque adicional. [Tabla 3](#) y [Tabla 4](#) resumen los umbrales para cada característica de EJ y TJ y el número de grupos de bloques que cumplen las características de EJ y TJ.

**Tabla 3 - Resumen de umbral de SJTP0: Características individuales de EJ**

	Umbrales porcentuales			Número de grupos de bloques		
	Media (media)	Área EJ (Media + 0,5 Desv. Est.)	Área EJ concentrada (Media + 1,5 Desv. Est.)	Media (media)	Área EJ (Media + 0,5 Desv. Est.)	Área EJ concentrada (Media + 1,5 Desv. Est.)
Hogares en situación de pobreza	14,20 %	20,54 %	33,23 %	146	91	36
Minorías no hispanas	20,70 %	30,99 %	51,58 %	130	94	41
Población hispana	18,54 %	27,39 %	45,07 %	138	93	35
Indio(a) americano(a) o natural de Alaska	0,39 %	0,98 %	2,15 %	70	37	19
Asiático(a)	4,52 %	8,46 %	16,33 %	91	49	27
Negro(a) o afroamericano(a)	14,29 %	23,75 %	42,68 %	120	81	37
Natural de Hawái o de otra de las Islas del Pacífico	0,03 %	0,18 %	0,46 %	10	10	7
Alguna otra raza	5,14 %	8,72 %	15,88 %	111	76	32
Dos o más razas	3,47 %	5,46 %	9,45 %	140	88	30
Blanco	72,16 %	84,81 %	110,11 %	277	209	0

**Tabla 4 - Resumen de umbral de SJTP0: Características individuales de TJ**

	Umbrales porcentuales			Número de grupos de bloques		
	Media (media)	protegida (Media + 0,5 Desv. Est.)	Área TJ concentrada (Media + 1,5 Desv. Est.)	Media (media)	protegida (Media + 0,5 Desv. Est.)	Área TJ concentrada (Media + 1,5 Desv. Est.)
Hogares en situación de pobreza	14,20 %	20,54 %	33,23 %	146	91	36
Hogares sin vehículos	11,23 %	18,35 %	32,59 %	133	78	38
Hogares con discapacidad	28,35 %	33,36 %	43,39 %	199	117	24
Población de 75 años o mayor	7,38 %	10,56 %	16,94 %	200	121	40

## Umbrales combinados para las áreas EJ y TJ

Los promedios o umbrales de característica única no definen las áreas EJ y TJ por sí solos. Se desarrollaron fórmulas de EJ y TJ que combinaban los resultados de umbral para múltiples características. Estas son las pruebas de umbral combinadas. Hay una para áreas de EJ, áreas concentradas de EJ, áreas de TJ y áreas concentradas de TJ.

Un grupo de bloques cumple los criterios para **un área EJ** si:

- El número de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional, Y
- El número de poblaciones de minorías no hispanas, o hispanas, o de cualquier raza minoritaria es mayor que la media desviación estándar sobre el promedio regional (mayor que una y media desviación estándar sobre el promedio regional para **áreas concentradas de EJ**).

Un grupo de bloques cumple los criterios para **un área EJ concentrada** si:

- El número de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional,  
Y
- El número de poblaciones de minorías no hispanas, hispanas O de cualquier raza minoritaria es mayor que una y media desviación estándar sobre el promedio regional.

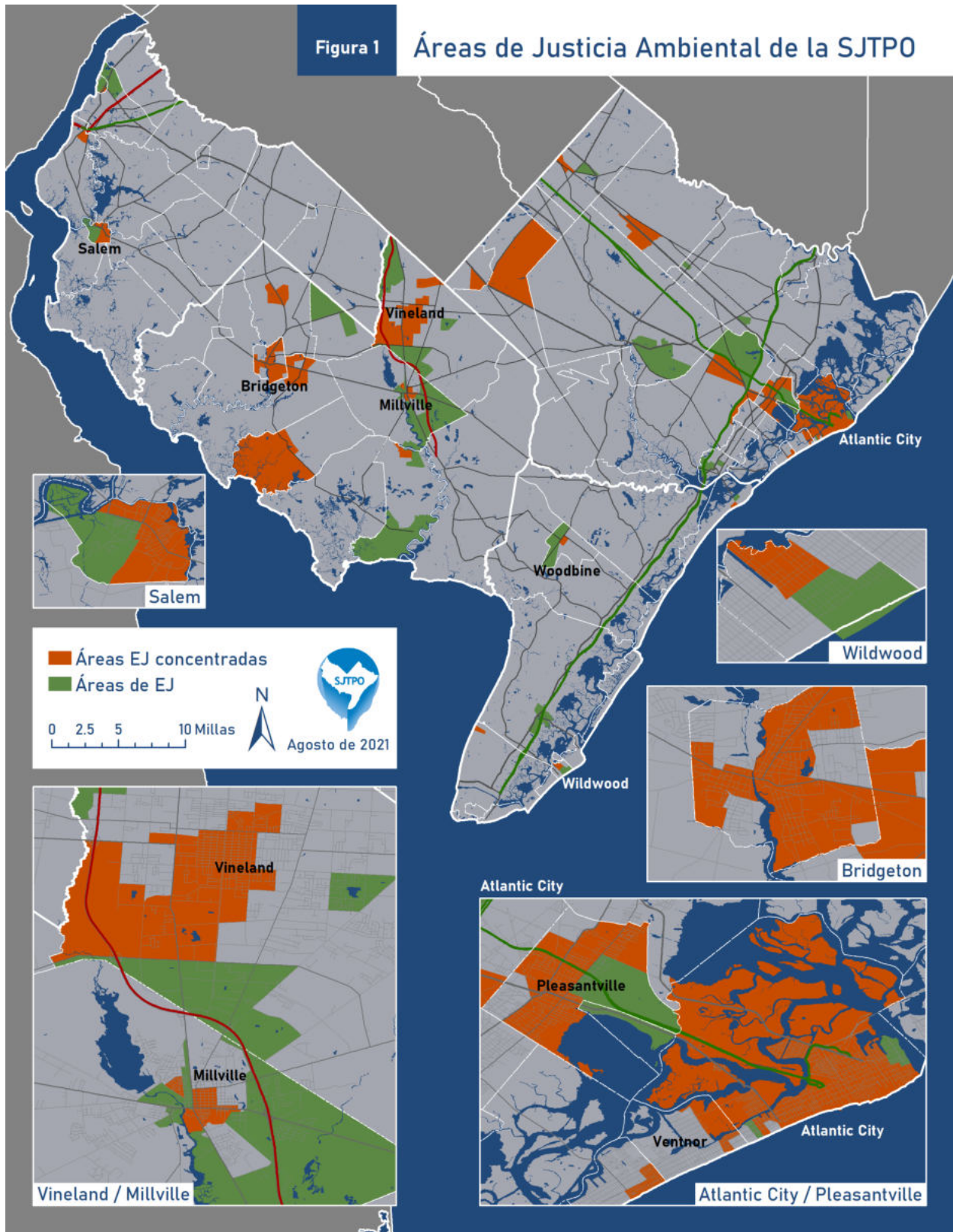
Un grupo de bloques cumple los criterios para **un área TJ** si:

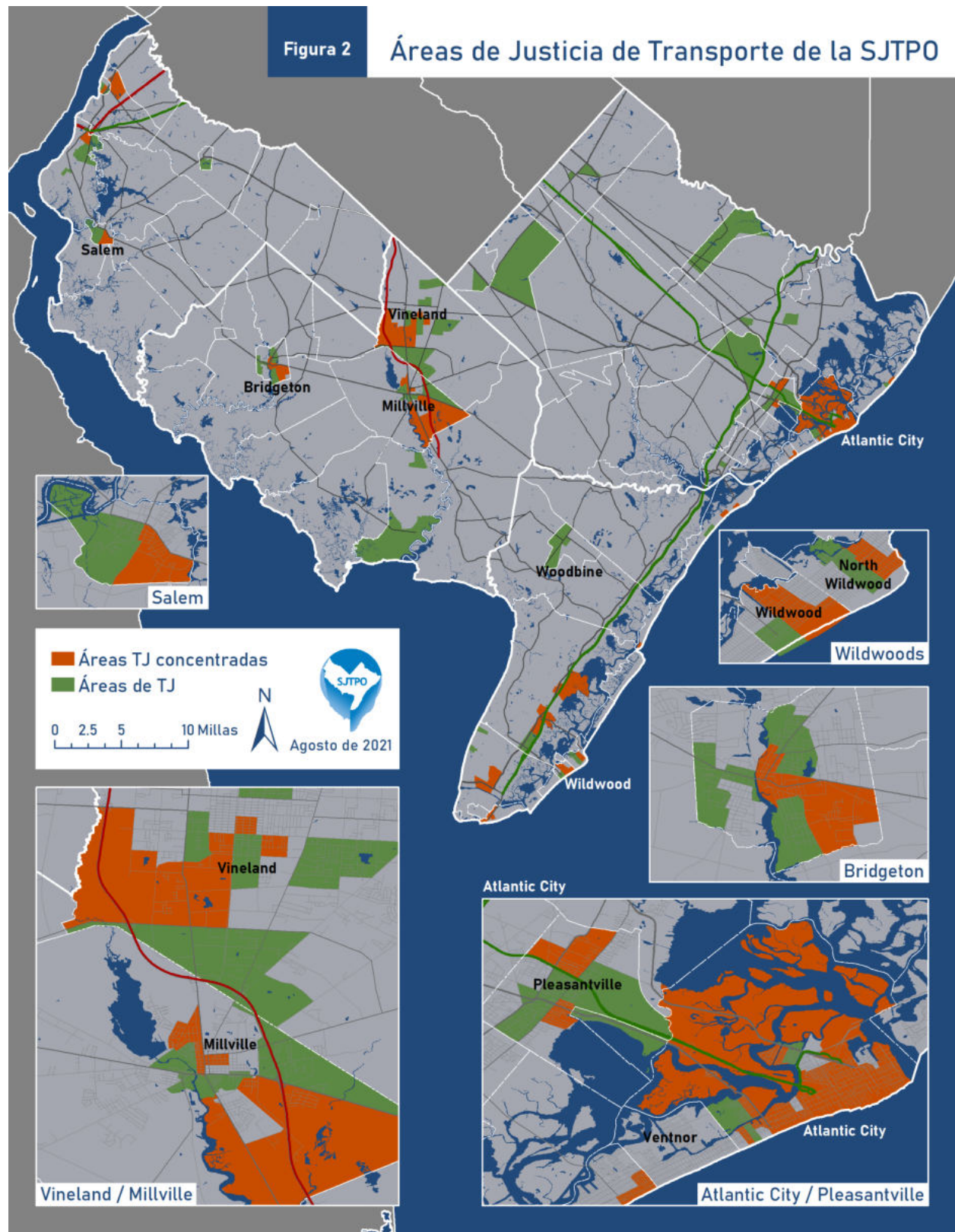
- El número de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional,  
Y
- El número de residentes de 75 años o mayor, O los hogares sin vehículo disponible, O los hogares con un residente incapacitado son más de la mitad de la desviación estándar sobre el promedio regional.

Un grupo de bloques cumple los criterios para **un área TJ concentrada** si:

- El número de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional,  
Y
- El número de residentes de 75 años o mayor, O los hogares sin vehículo disponible, O los hogares con un residente incapacitado son más de una y media desviación estándar sobre el promedio regional.









## EJ Análisis del proceso e inversiones de la SJTPO

SJTPO recibe un total de \$146.432.500 en fondos TIP que podrían asignarse a una ubicación geográfica específica (representable). Esto incluye proyectos con una fase inicial de trabajo entre el Año Fiscal Federal (FFY) 2022 y 2025. En algunos casos, entre FFY 2022 y 2025, se puede haber programado una fase de diseño o de derecho de paso (ROW), con Construcción programada después de FFY 2025. En estos casos, los fondos de esos años posteriores se incluyeron en este análisis y se consideró que esos proyectos estaban “bloqueados” en el proceso. Esta cantidad, dividida por los 586.203 habitantes de la región, produce una cifra de \$249,80 por residente. Los gastos por persona son mucho mayores en las áreas de EJ (\$467,12) en comparación con la Región (\$249,80). Los gastos por persona son ligeramente menores en las áreas concentradas de EJ (\$224,7) en comparación con la Región (\$249,80), pero son más altos que el área No-EJ (\$158,59). Esto muestra que en general, el financiamiento de la SJTPO está altamente concentrado entre varias poblaciones de EJ, y no refleja ninguna falta de inversión en áreas concentradas de EJ. Sin embargo, esto pone de relieve una oportunidad para que la SJTPO trabaje con socios regionales para identificar proyectos, así como barreras para el avance de proyectos en estas áreas concentradas de EJ para asegurar una mayor inversión en años futuros.

**Tabla 5 - FFY 2022-2025 Fondos TIP en la Región de la SJTPO vs. Áreas EJ**

	Asignación de fondos TIP (\$)	Población		Fondos por residente	Asignación de fondos TIP (%)
		Total	Porcentaje		
<b>Áreas EJ concentradas</b>	\$28.526.163	126.914	21,7 %	\$224,77	19,5 %
<b>Áreas de EJ</b>	\$80.947.112	173.290	29,6 %	\$467,12	55,3 %
<b>Áreas no EJ</b>	\$65.485.388	412.913	70,4 %	\$158,59	44,7 %
<b>Total</b>	\$146.432.500	586.203	100,0 %	\$249,80	100,0 %

## Evaluación de la Región de la SJTPO

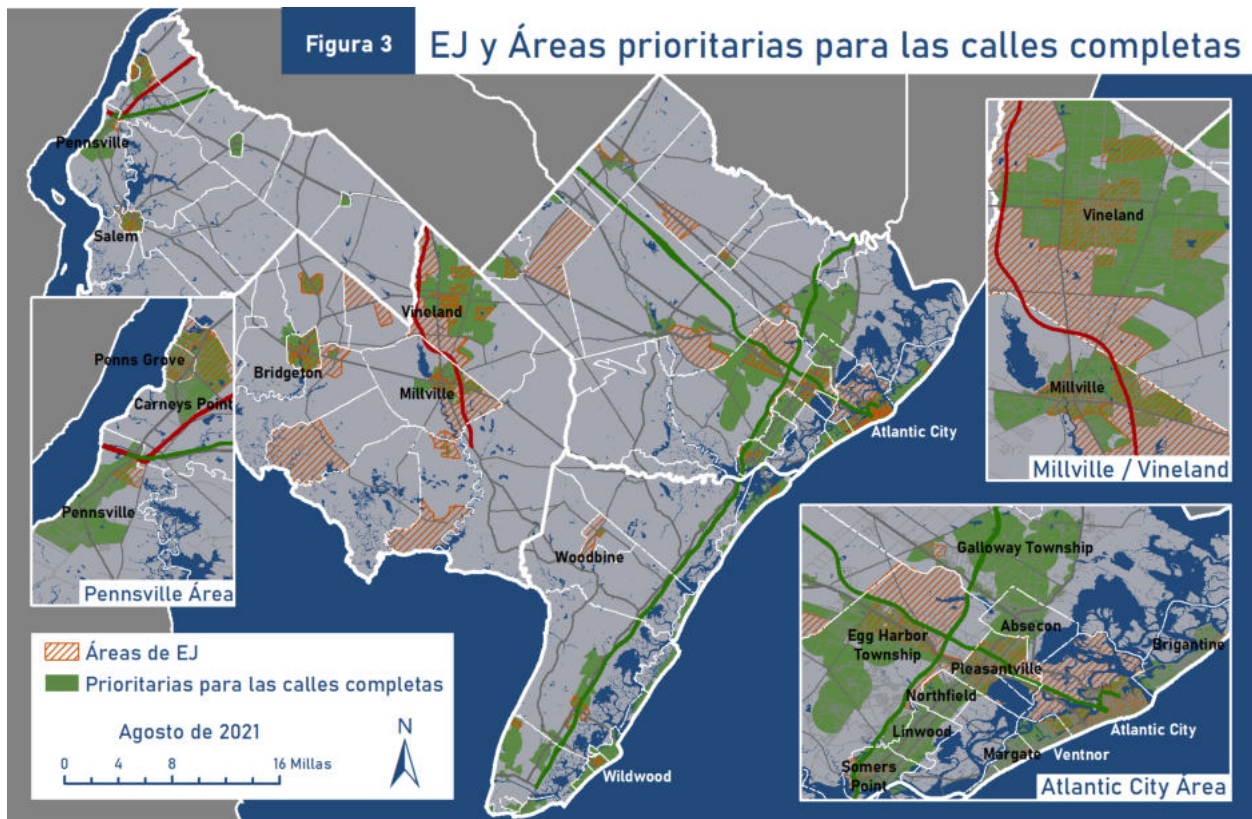
### Análisis completo de calles

La SJTPO creó Áreas Prioritarias Completas de Calles (Complete Streets Priority Areas, CSPA, por sus siglas en inglés) basadas en criterios para la región y las utiliza como un componente para abordar los problemas de equidad. La CSPA se beneficiaría más de las mejoras de infraestructura dirigidas a todos los usuarios de la carretera. Desafortunadamente, estas mejoras son a menudo responsabilidad de las jurisdicciones locales y muchas de ellas tienen recursos limitados. Por lo tanto, la SJTPO incorpora información de EJ, TJ y CSPA en los Criterios de Evaluación del Proyecto de la SJTPO.

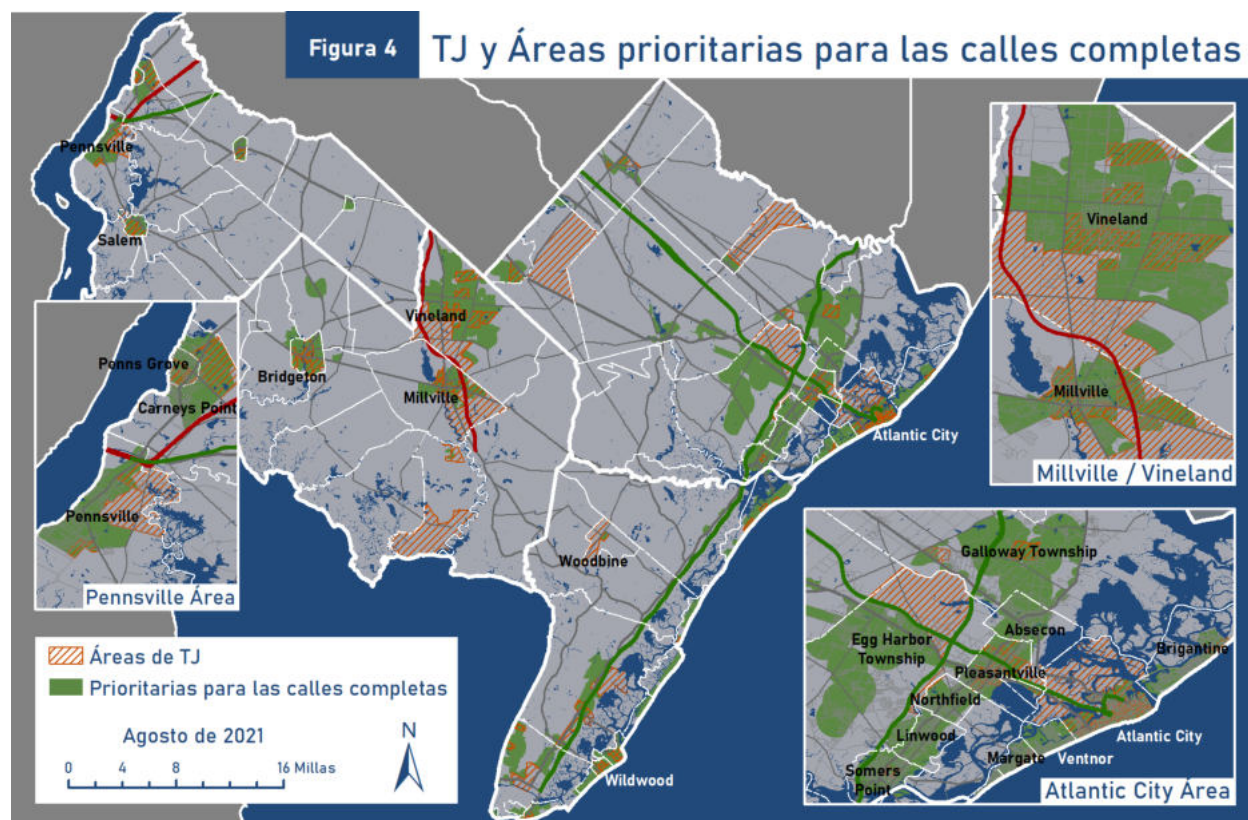
Las áreas EJ y TJ de la SJTPO tienen un alto nivel de superposición con las áreas prioritarias de calles completas de la región. Esto es favorable, ya que el programa completo de calles hace hincapié en el transporte público, la bicicleta y las mejoras centradas en los peatones, que son

cruciales para las comunidades EJ y TJ. [Tabla 6](#) Muestra que las áreas EJ y TJ se superponen a las áreas prioritarias de calles completas a un ritmo más alto que la región.

Sólo el 31,8 % de las millas de carretera de la región cae dentro de las áreas prioritarias de calles completas. Esto se compara con el 76,7 % para EJ y el 77,2 % para TJ. Esto significa que, como se construye actualmente, el análisis espacial de la CSPA no estará sesgado contra las comunidades EJ y TJ.







**Tabla 6 - áreas prioritarias de calles completas, EJ, TJ, estadísticas de carreteras**

	Millas de carretera
<b>Región de la SJTPO</b>	<b>6.280,60</b>
Áreas de EJ	946,32
Áreas de EJ	799,25
<b>Complete las áreas prioritarias de calles</b>	<b>1.994,44</b>
EJ Carreteras dentro de calles completas Áreas prioritarias	726,09
TJ Carreteras dentro de calles completas Áreas prioritarias	617,29
<b>Millas de carretera de la región dentro de calles completas Áreas prioritarias</b>	<b>31,8 %</b>
Millas de carretera EJ dentro de las áreas prioritarias de calles completas	76,7 %
Millas de carretera EJ dentro de las áreas prioritarias de calles completas	77,2 %

### Análisis de renta variable en caso de colisión

En esta sección se comparan las tasas de choques de la región SJTPO con las de las áreas EJ y TJ. La exposición a una tasa de accidentes más alta no es deseable. Por lo tanto, las áreas de EJ o TJ no deberían tener una tasa de accidentes más alta en comparación con el resto de la región. Como se muestra, en la [Tabla 7](#) general, la tasa de mortalidad es menor en las zonas de EJ y TJ que en el conjunto de la región. Sin embargo, las tasas de lesiones, así como las muertes y lesiones de

peatones son más altas en las áreas de EJ y TJ, lo que es preocupante y requiere mayor comprensión y acción.

**Tabla 7 – Rendimiento de bloqueos en las áreas SJTPO, EJ y TJ**

	SJTPO	Áreas de EJ	Áreas de TJ
<b>Todos los accidentes</b>	<b>49.442</b>	<b>16.521</b>	<b>14.173</b>
Total de muertes	279	65	51
Total de heridos	19.642	7.218	5.911
Peatones muertos	50	21	17
Peatones heridos	601	319	305
<b>Población</b>	<b>586.203</b>	<b>173.290</b>	<b>139.856</b>
Tasa de muertes*	0,48	0,38	0,36
Tasa lesionados*	33,51	41,65	42,26
Tasa de muertes de los peds*	0,09	0,12	0,12
Tasa de lesiones de los peds*	1,03	1,84	2,18
<b>Millas de carretera</b>	<b>6.281</b>	<b>946</b>	<b>799</b>
Tasa de muertes**	44,42	68,69	63,81
Tasa de lesiones**	3.127,41	7.627,41	7.395,69
Tasa de muertes**	7,96	22,19	21,27
Tasa de lesiones de los peds**	95,69	337,09	381,61

\* Tasa por 1.000 habitantes

\*\* Tasa por 1.000 millas de carretera

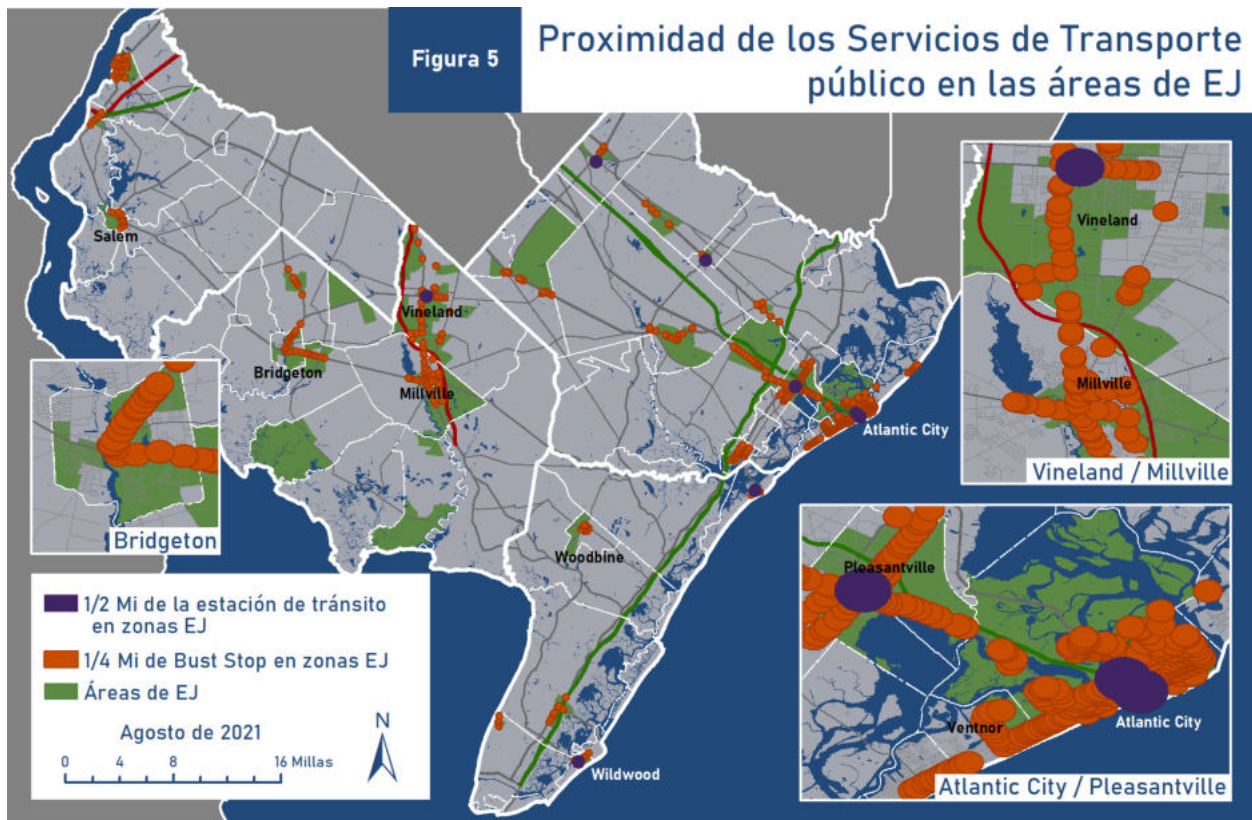
## Análisis de acceso al transporte público

En el siguiente análisis se compara el acceso regional al transporte público con el de las zonas de EJ. El porcentaje de población dentro de 1/2 millas (10 minutos a pie) de las estaciones de transporte público o 1/4 millas (5 minutos a pie) de las paradas de autobús se comparó para las áreas de EJ, áreas concentradas de EJ, y las áreas no de EJ. Se supuso que la población se distribuía uniformemente dentro de cada grupo de bloques.

**Tabla 8 - proximidad a los servicios de transporte público en áreas EJ**

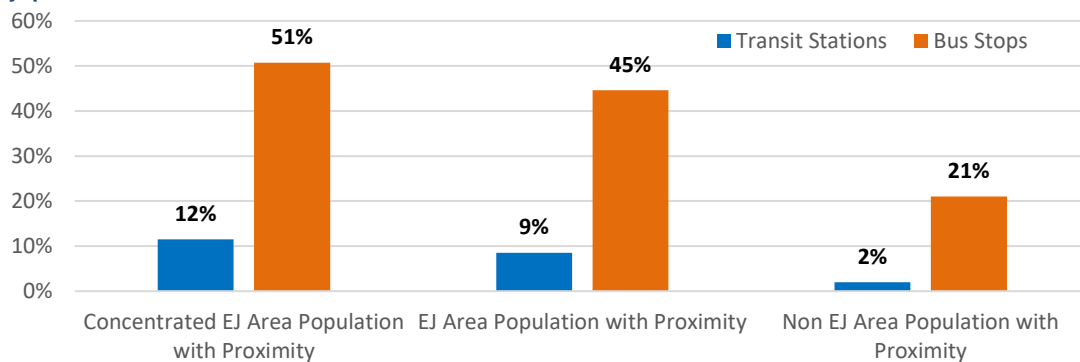
	Estaciones de transporte público (1/2 milla)	Paradas de autobús (1/4 milla)
<b>Población concentrada del área de EJ</b>	<b>126.914</b>	
Población concentrada del área de EJ con proximidad a estaciones de transporte público o paradas de autobús	14.603	64.372
	12 %	51 %
<b>EJ Población del área</b>	<b>173.290</b>	
Población del área de EJ con proximidad a estaciones de transporte público o paradas de autobús	14.770	77.292
	9 %	45 %
<b>Población de zonas no pertenecientes a EJ</b>	<b>412.913</b>	
Población de zonas no pertenecientes a EJ con proximidad a estaciones de transporte público o paradas de autobús	8.311	86.763
	2 %	21 %

Las estaciones de transporte público y las paradas de autobús tienden a concentrarse en las zonas urbanas. Estas áreas urbanas tienen un alto grado de correlación con las áreas de EJ. Esto se muestra en la [Figura 5](#), a continuación.



Las zonas de EJ y las zonas concentradas de EJ tienen un mayor acceso al transporte público que las zonas no pertenecientes a EJ. Sin embargo, tenga en cuenta que aproximadamente la mitad de los residentes en las zonas de EJ no viven a poca distancia a pie del transporte público.

**Figura 6 - Población del área de EJ con proximidad a estaciones de transporte público y paradas de autobús**



### Análisis de transporte

La SJTPO es más rural en comparación con el estado. Esto conduce varios rasgos relacionados con el transporte. La región de la SJTPO está a un largo trayecto en coche de los centros de trabajo metropolitanos de Filadelfia y la ciudad de Nueva York. Por lo tanto, es menos viable para los

residentes de la SJTPO hacer desplazamientos a esos centros de trabajo. Los residentes de la SJTPO tienen más probabilidad de trabajar localmente, dentro de su región. Esto se traduce en desplazamientos más cortos y una menor probabilidad de compartir coche.

La región tiene una densidad de población relativamente menor y los volúmenes de tráfico son mucho menores. Esto se puede expresar mediante el volumen medio de tráfico por metro de carreteras principales (ATVMMR). Nueva Jersey tiene un ATVMMR de 661 comparado con 175 para la región de SJTPO. Dicho esto, los residentes que viven en la región dependen en mayor medida de los desplazamientos en vehículo.

**Tabla 9 - Características de transporte, región de la SJTPO**

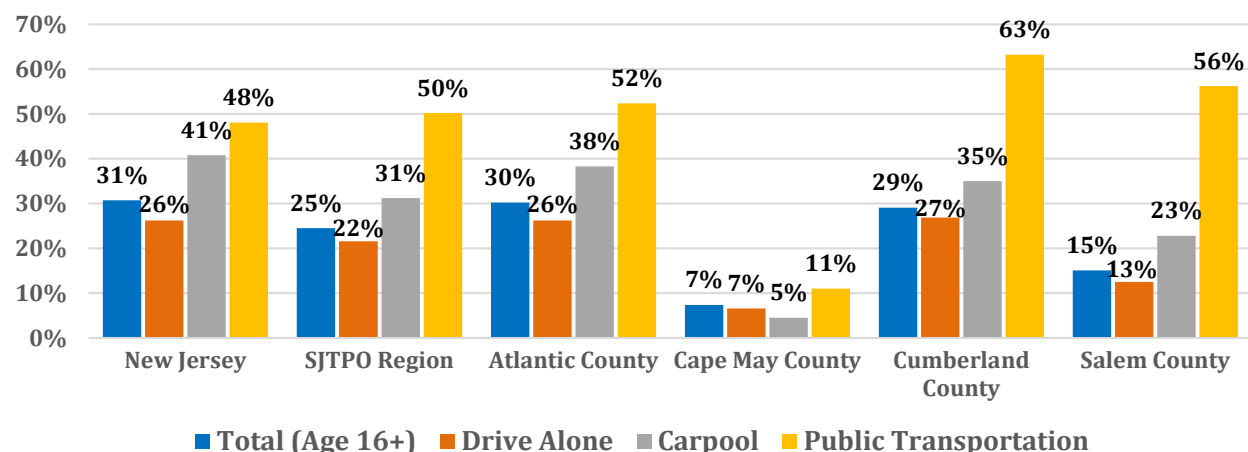
Transporte	New Jersey	Región de la SJTPO	Condado de Atlantic	Condado de Cape May	Condado de Cumberland	Condado de Salem
Conducir solo al trabajo	71 %	79 %	77 %	80 %	81 %	84 %
Viajes largos al trabajo (más de 30 minutos) - Conducir solo	43 %	29 %	27 %	24 %	31 %	37 %
Volumen de tráfico ( <i>volumen medio de tráfico por metro de la carretera principal</i> )	661	175	288	86	60	107
Millas anuales recorridas en vehículo por hogar	24.130	27.353	27.230	27.878	23.873	34.357
Muertes por accidentes automovilísticos ( <i>por cada 100.000 habitantes</i> )	7	13	11	12	17	15
Muertes por conducción bajo los efectos del alcohol ( <i>porcentaje del total de muertes por conducción</i> )	22 %	27 %	26 %	39 %	24 %	24 %

Fuente: Rankings de Salud del Condado de 2020. [www.countyhealthrankings.org](http://www.countyhealthrankings.org).

Al analizar los datos, aparecen algunas tendencias marcadas. [Figura 7](#), abajo, muestra que las minorías raciales son más propensas a compartir coche y particularmente a usar el transporte público. Esta situación es más cruda en la región de SJTPO. Mientras que las minorías raciales (mayores de 16 años) constituyen aproximadamente el 25 por ciento de la población de la SJTPO, representan aproximadamente el 50 por ciento de los usuarios del transporte público. Un impacto de estas diferencias en el modo de desplazamiento se hace más evidente en comparación con Tabla 9el anterior. Dicho de forma sencilla, en la región de la SJTPO, los usuarios del transporte público, que contienen un alto porcentaje de viajeros de todas las minorías, tienen el doble de probabilidades de tener un trayecto más largo (más de 30 minutos). Esto demuestra el importante papel del transporte público en el logro de la equidad en el transporte en Nueva Jersey y la región de la SJTPO, en particular.

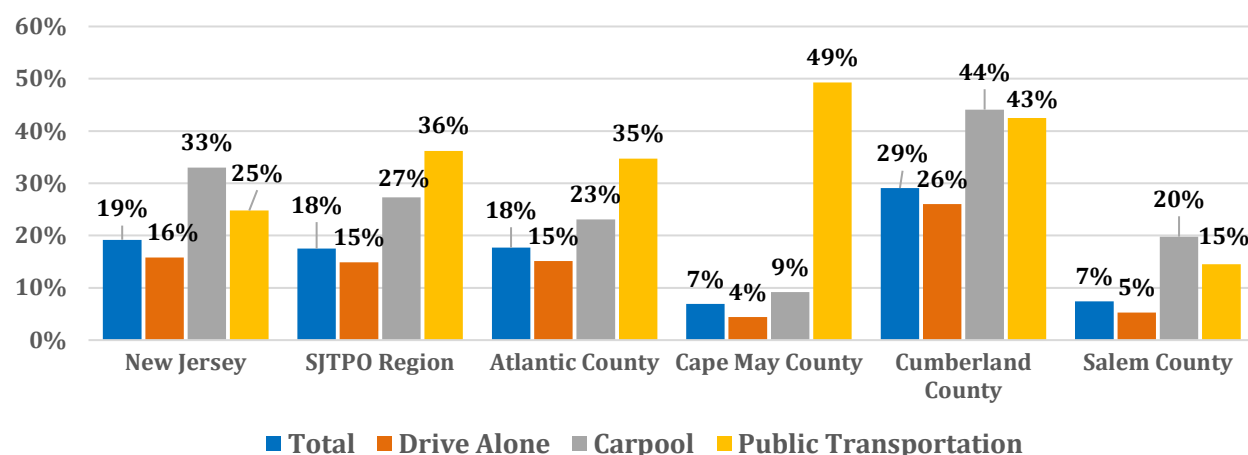


Figura 7 - Porcentaje de cada grupo de usuarios que es minoritario (una o más razas)



De manera similar, las poblaciones hispanas o latinas también están sobrerrepresentadas a la hora de compartir coche, pero más drásticamente en los usuarios del transporte público.

Figura 8 - Porcentaje de cada grupo de usuarios que es hispano o latino (cualquier raza)



## Análisis de vivienda y economía

La pobreza y el costo del transporte son cuestiones importantes para la región. La falta de transporte público en la región causa una gran dependencia de los vehículos personales. Como se representa en Tabla 10, los costos de propiedad de vehículos y vivienda son una proporción mucho mayor del ingreso medio en la región de la SJTPO (51,5 por ciento) en comparación con el estado en su conjunto (39,1 por ciento). Varios indicadores económicos que se muestran a continuación indican que la pobreza, el desempleo y otros problemas tienen un gran impacto en la región de la SJTPO.

Tabla 10 - Vivienda y Economía, Región de la SJTPO

Vivienda y Economía	New Jersey	Región de la SJTPO	Condado de Atlantic	Condado de Cape May	Condado de Cumberland	Condado de Salem
Ingresos medios de los hogares	\$81.800	\$59.055	\$60.800	\$62.200	\$51.800	\$64.500
Propietarios de viviendas	64 %	68 %	67 %	78 %	64 %	70 %
Gastos anuales del vehículo por hogares	\$13.150	\$14.907	\$14.840	\$15.194	\$13.011	\$18.725
Costos mensual medio de la vivienda	\$1.610	\$1.284	\$1.376	\$1.294	\$1.138	\$1.194
Costo de vehículos y vivienda como % de los ingresos medios de los hogares	39,1 %	51,1 %	51,6 %	49,4 %	51,5 %	51,2 %
Desempleo	4,1 %	6,4 %	5,9 %	8,4 %	6,5 %	5,4 %
Niños en situación de pobreza	14 %	19 %	19 %	16 %	22 %	16 %
Niños en hogares monoparentales	29 %	41 %	41 %	27 %	50 %	39 %
Niños elegibles para almuerzo gratuito o a precio reducido	38 %	54 %	58 %	40 %	59 %	42 %
Hogares con SNAP (anteriormente cupones de alimentos)	9 %	14 %	15 %	7 %	19 %	13 %

Fuente: Rankings de Salud del Condado de 2020. [www.countyhealthrankings.org](http://www.countyhealthrankings.org).

## Análisis social y de salud

Las disparidades económicas a las que se enfrenta la región de la SPTPO han dado lugar a importantes repercusiones sociales. Esto se refleja en varias métricas de estabilidad social, incluyendo logros educativos, partos de madres adolescentes, jóvenes desconectados, y estadísticas del crimen.

Tabla 11 - Factores sociales, Región de la SJTPO

Factores sociales	New Jersey	Región de la SJTPO	Condado de Atlantic	Condado de Cape May	Condado de Cumberland	Condado de Salem
Secundaria completa	91 %	87 %	90 %	88 %	81 %	87 %
Algunos años de universidad	69 %	55 %	59 %	63 %	40 %	58 %
Niños en hogares monoparentales	29 %	41 %	41 %	27 %	50 %	39 %
Partos de madres adolescentes ( <i>por cada 1.000 mujeres de 15 a 19 años</i> )	13	24	18	20	36	22
Jóvenes desconectados ( <i>porcentaje de los 16-19 años de edad que no trabajan ni asisten a la escuela</i> )	6 %	9 %	7 %	8 %	16 %	5 %
Tasa de delitos violentos	253	377	373	236	516	266
Tasa de muerte por lesiones	56	90	87	92	92	94
Tasa de Homicidio	4	6	7	-**	8	6
Tasa de suicidio	8	11	13	11	8	12
Tasa de mortalidad por arma de fuego	5	9	9	7	10	11
Tasa de arresto juvenil	19	39	37	46	38	43

Fuente: Rankings de Salud del Condado de 2020. [www.countyhealthrankings.org](http://www.countyhealthrankings.org).

\* Tasa por 100.000 habitantes

\*\* La tasa de homicidios no fue reportada en el Condado de Cape May ya que su número total de homicidios fue menor a 10.

La salud se ve muy afectada por el ambiente físico de una persona. La actividad física de una persona depende en gran medida de la proximidad a determinados usos de la tierra y del acceso al transporte. El entorno físico también influye en el acceso a las oportunidades económicas, lo que también afecta a la salud social y física. A partir de los datos que figuran a continuación, es evidente que los resultados sanitarios en la región de la SJTPO son nefastos. Los residentes de la región experimentan períodos de vida más cortos y una mayor prevalencia de obesidad. Los residentes también tienen menos acceso a alimentos saludables y a servicios de salud física y mental.

Tabla 12 - Indicadores de Salud, Región de la SJTPO

Salud y Medio Ambiente	New Jersey	Región de la SJTPO	Condado de Atlantic	Condado de Cape May	Condado de Cumberland	Condado de Salem
Esperanza de vida	80,4	76,6	77,2	77,2	75,4	76,2
Mortalidad de niños menores de cinco años ( <i>por 100.000 habitantes</i> )	40	53	50	50	60	50
Mortalidad de niños menores de un año ( <i>por cada 1.000 nacidos vivos</i> )	4	6	7	5	6	5
Fumadores adultos	14 %	17 %	16 %	16 %	18 %	18 %
Obesidad en adultos	26 %	32 %	30 %	29 %	36 %	37 %
Inactividad física	26 %	30 %	30 %	27 %	31 %	30 %
Acceso a oportunidades de ejercicio	95 %	86 %	91 %	95 %	79 %	70 %
Inseguridad alimentaria	10 %	13 %	13 %	12 %	13 %	13 %
Acceso limitado a alimentos saludables	4 %	8 %	8 %	9 %	10 %	3 %
Muertes por sobredosis de drogas ( <i>por cada 100.000 habitantes</i> )	28	48	47	48	52	44
Muertes por conducción bajo los efectos del alcohol ( <i>porcentaje del total de muertes por conducción</i> )	22 %	27 %	26 %	39 %	24 %	24 %
No asegurado	9 %	10 %	10 %	8 %	12 %	8 %
Médicos de atención primaria	1.190:1	1.766:1	1.190:1	1.700:1	2.310:1	2.990:1
Dentistas	1.160:1	1.818:1	1.750:1	1.680:1	1.540:1	2.980:1
Proveedores de salud mental	450:1	833:1	630:1	980:1	1.060:1	930:1
Estancias hospitalarias evitables ( <i>por cada 100.000 afiliados a Medicare</i> )	4.535	5.967	5.291	4.259	7.535	7.580

Fuente: Rankings de Salud del Condado de 2020. [www.countyhealthrankings.org](http://www.countyhealthrankings.org).

## Resumen

La región de la SJTPO tiene un alto porcentaje de residentes desfavorecidos. Esos residentes tienen más desafíos que la población en general. Es importante que la SJTPO se sensibilice frente a estos desafíos en el cumplimiento su misión.

La distribución de los fondos TIP dentro de la región es imparcial con respecto a las poblaciones desfavorecidas. El 19 por ciento de los fondos TIP se asignan a áreas concentradas de EJ, mientras que el 22 por ciento de la población se encuentra dentro de estas áreas. El 55 por ciento de los fondos TIP se asignan a las áreas de EJ, mientras que el 30 por ciento de la población se encuentra dentro de estas zonas. En comparación, las áreas fuera de las áreas de EJ comprenden el 70 por ciento de la población y reciben el 45 por ciento de los fondos TIP. Los proyectos en TIP se centran principalmente en el mantenimiento del sistema, que se consideran generalmente contribuciones positivas a su entorno. Por lo tanto, los fondos TIP se asignan de forma justa con respecto a las áreas de EJ.



Las tasas de accidentes son más altas en las zonas de EJ y TJ en comparación con la región (desfavorables). Sin embargo, la tasa de mortalidad es más baja (favorable) en las zonas de EJ y TJ. Esta tasa de mortalidad más baja podría esperarse, ya que las áreas de EJ y TJ tienden a ser más urbanas en promedio y las carreteras rurales tienen velocidades más altas debido a las velocidades de diseño y a la reducción del tráfico, y por lo tanto con frecuencia tienen tasas de mortalidad más altas y más gravedad general de los accidentes.

El acceso en tránsito es favorable para las zonas de EJ y las zonas concentradas de EJ, en comparación con la región. Esto es de esperarse, ya que las zonas de EJ están más urbanizadas y tienen más probabilidades de acceso al transporte público. Sin embargo, cabe señalar que gran parte de las zonas de EJ y TJ no están cerca del servicio de transporte público.

Hay que seguir trabajando para supervisar y mejorar las condiciones de las comunidades EJ y TJ. Varias poblaciones están sobrerrepresentadas en la región de la SJTPO en comparación con el estado y/o la nación en su conjunto. Estos grupos incluyen a los afroamericanos, individuos de bajos ingresos, hogares con discapacidad, hogares sin vehículo y población de 75 años o mayor.

La búsqueda de representación de estos grupos y de otros en el establecimiento del Comité de Alcance y Compromiso de la Comunidad (COEC) será un primer paso crítico. Si bien estos grupos no están desproporcionadamente excluidos de las inversiones en transporte, es esencial ampliar los análisis de equidad en el futuro para analizar las características de los proyectos individuales a fin de garantizar que los beneficios y las cargas se compartan equitativamente en cada proyecto. Se debería prestar más asistencia a las subregiones para asegurar que los proyectos satisfagan las necesidades de esos grupos. Además, se debe llevar a cabo una mayor coordinación con los proveedores de transporte público de NJ, los proveedores de paratransito del condado y otros, para identificar oportunidades para mejorar el acceso al transporte público para las poblaciones de EJ y TJ que pueden no tener acceso adecuado al servicio conveniente de transporte público. Además, los análisis adicionales deberían considerar la frecuencia del servicio. Los esfuerzos futuros también deberían buscar oportunidades para evaluar el acceso a las bicicletas y a los peatones. En resumen, es esencial que la SJTPO trabaje activamente para asegurar que en todas las actividades mejore la equidad y los resultados equitativos para los residentes de toda la región.