Informe de Justicia Ambiental

Resumen Ejecutivo

Aprobado el 27 de noviembre de 2023

South Jersey
Transportation
Planning Organization

www.SJTPO.org

817 East Landis Avenue, 2nd Floor · Vineland, New Jersey 08360
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. 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 la SJTPO para recibir nuestra asistencia en idiomas, llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a TitleVI@sjtpo.org. Es posible que se apliquen tarifas adicionales por la reimpresión de nuestras publicaciones.

CHINESE / 中文

注意：如果您希望使用英语以外的其他语言来请求本出版物，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. 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 xuất bản này bằng một ngôn ngữ khác không phải 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 đến TitleVI@sjtpo.org. Các khoản phí bổ sung có thể áp dụng cho việc tái bản các ấn phẩm của chúng tôi.

GUJARATI / ગજરાતી

ધ્યાન: જો તમે અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય કોઈ ભાષામાં આ પ્રકાશનની વિનંતી કરવા માંગતા હો, અથવા અમારી ભાષા સહાય માટે એસજેટીપીઓનો સંપર્ક કરવા માંગતા હો, તો કૃપા કરીને (856) 794-1941 પર કોલકરો અથવા 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 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 का अनुरोध 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 पर ईमेल करें। हमारे प्रकाशनों के पुनर्मुद्रण के लिए अतिरिक्त शुल्क लागू हो सकते हैं।

NEPALI / नेपाली

ध्यान दिनुहोस्: यदि तपाइँ यस प्रकाशनलाई अ otherग्रेजी बाहेक अर्को भाषामा अनुरोध गर्न चाहानुहुन्छ वा SJTPO लाई सम्पर्क गर्न चाहानुहुन्छ भने हाम्रो भाषा सहयोगका लागि (856) 794-1941 या ईमेल TitleVI@sjtpo.org मा कल गर्नुहोस्। थप शुल्कहरू हाम्रा प्रकाशनहरूको पुनः प्रिन्टको लागि लागू हुन सक्छ।

URDU / اردو

دھیان: 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 عنوان TitleVI@sjtpo.org پر ای میل کریں۔ اضافی چارجز ہماری اشاعتوں کے دوبارہ اشاعت کے لئے لگ سکتے ہیں۔

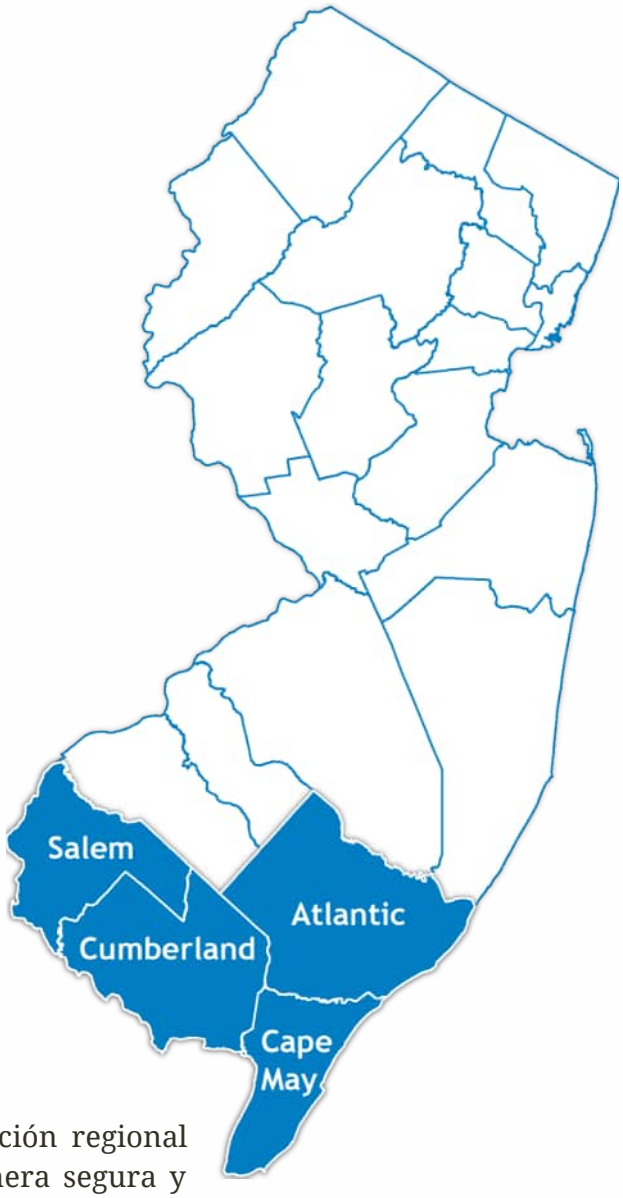
PUNJABI / ਪੰਜਾਬੀ

ਧਿਆਨ ਦਿਓ: ਜੇ ਤੁਸੀਂ ਇਸ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਨੂੰ ਅੰਗ੍ਰੇਜ਼ੀ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਭਾਸ਼ਾ ਵਿਚ ਬੇਨਤੀ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਜਾਂ ਸਾਡੀ ਭਾਸ਼ਾ ਸਹਾਇਤਾ ਲਈ ਐਸ ਜੇ ਟੀ ਪੀ ਓ ਨਾਲ ਸੰਪਰਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹੁੰਦੇ ਹੋ, ਤਾਂ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ (856) 794-1941 'ਤੇ ਕਾਲ ਕਰੋ ਜਾਂ ਈਮੇਲ TitleVI@sjtpo.org. 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, 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. 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, llame al (856) 794-1941, o envíe un correo electrónico a 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.

Índice

Descargo de responsabilidad ... 3
Base legislativa para la equidad y la justicia ambiental ... 6
Perfil demográfico de la región SJTPO ... 7
Demografía para la Justicia ambiental ... 7
Demografía para la Justicia en el transporte ... 9
Fuentes de datos ... 10
Identificación de áreas de EJ y TJ ... 10
Umbrales regionales para cada característica de EJ y TJ ... 11
Análisis de EJ sobre el proceso y las inversiones de la SJTPO ... 15
Beneficios del proyecto e impactos adversos ... 17
Evaluación de la Región SJTPO ... 18
Análisis completo de calles de EJ y TJ ... 18
Análisis de equidad en accidentalidad ... 21
Análisis de acceso al transporte público de la SJTPO ... 22
Vivienda y economía ... 25
Salud y sociedad ... 26
Transporte ... 28
Resumen ... 30

Tablas

Tabla 1. Resumen de demografía de la SJTPO: características individuales de EJ ... 8
Tabla 2. Resumen de demografía de la SJTPO: características individuales de la EJ ... 9
Tabla 3. Resumen del umbral de la SJTPO: características individuales de EJ ... 11
Tabla 4. Resumen del umbral de la SJTPO: características individuales de TJ ... 12
Tabla 5. Fondos TIP FFY 2024-2027 en la región SJTPO vs. áreas de EJ ... 16
Tabla 6. Áreas Prioritarias de Calles Completas, EJ, TJ, estadísticas de carreteras ... 19
Tabla 7. Accidentalidad en áreas de SJTPO, EJ y TJ ... 22
Tabla 8. Vivienda y economía, región SJTPO ... 26
Tabla 9. Factores sociales, region SJTPO ... 26
Tabla 10. Indicadores de salud, región SJTPO ... 27
Tabla 11. Características del transporte, región SJTPO ... 28

Imágenes

Imagen 1. Áreas de Justicia ambiental de la SJTPO ... 14
Imagen 2. Áreas de Justicia en el transporte de la SJTPO ... 15
Imagen 3. Superposición entre áreas de EJ y Áreas Prioritarias de Calles Completas ... 20
Imagen 4. Superposición entre áreas de TJ y Áreas Prioritarias de Calles Completas ... 21
Imagen 5. Población del área de EJ con proximidad a estaciones del sistema de transporte público y paradas de autobús ... 23
Imagen 6. Población del área de TJ con proximidad a las estaciones del sistema de transporte público y las paradas de autobús ... 23
Imagen 7. Acceso al transporte público en áreas de EJ ... 24

Imagen 8. Acceso al transporte público en áreas de TJ 25
Imagen 9. Porcentaje de cada grupo de usuarios que es minoritario (una o más razas) 29
Imagen 10. Porcentaje de cada grupo de usuarios que es hispano o latino (cualquier raza) 30

Base legislativa para la equidad y la justicia ambiental

Las medidas de inequidad, establecidas por gobernanza y precedentes judiciales, han evolucionado a lo largo de décadas. En los Estados Unidos, se ha establecido que algunas desigualdades son particularmente atroces: ciertos grupos de nuestras comunidades han tenido que enfrentar una desigualdad más sostenida, agresiva y sistémica a lo largo de la historia de la nación. Estas desigualdades exigen que ciertos grupos reciban protecciones más deliberadas a la luz de la ley.

Entre otras cosas, cuando las personas protegidas sienten que se pudo presentar algún tipo de discriminación, se impone una mayor carga probatoria sobre las entidades para demostrar que la discriminación no ocurrió por el reconocimiento de la discriminación sistémica en la sociedad estadounidense. Estos elementos legislativos abordan la raza, el color, el origen nacional, la discapacidad, los niveles de ingresos y la capacidad física. Asimismo, las leyes contra la discriminación aplican de manera exhaustiva para cualquier organización que reciba fondos federales directa o indirectamente, no solo para las actividades específicas que reciben fondos federales de forma directa.

- Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964
- Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987
- Ley para Estadounidenses con Discapacidades de 1990
- Orden Ejecutiva 13166 (personas con conocimientos limitados en el idioma inglés o LEP, por sus siglas en inglés)
- Orden Ejecutiva 12898 (Justicia ambiental o EJ, por sus siglas en inglés)

El Departamento de Transporte de los Estados Unidos (USDOT) definió tres principios básicos para la EJ:

- Evitar, minimizar o mitigar los efectos desproporcionadamente altos y adversos para la salud humana o del medioambiente, incluidos los efectos sociales y económicos, en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- Garantizar que todas las comunidades potencialmente afectadas participen de manera plena y justa en los procesos de toma de decisiones relacionadas con el transporte.
- Evitar que a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos se les nieguen, reduzcan o retrasen de manera significativa los beneficios a recibir.

La Organización de Planificación del Transporte del Sur de Jersey (SJTPO), actuando como la organización de planificación metropolitana (MPO) designada para los condados de Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem, debe desarrollar un plan de transporte regional (RTP) y un programa de mejoramiento del transporte (TIP). Ambos productos de planificación, en coordinación con el Informe de EJ, deben abordar las inquietudes en materia de EJ y hacerlo a través de las siguientes acciones:

- Identificar a las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias, con el fin de poder reconocer y gestionar sus necesidades, y que los beneficios y cargas de las inversiones en transporte se distribuyan de una forma justa en toda el área de planificación.

- Mejorar los procesos existentes de análisis, con el fin de garantizar que el RTP y el TIP cumplan con los requisitos del Título VI.
- Evaluar los procesos existentes de participación pública y realizar mejoras, según sea necesario, con el fin de incluir a las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos en el proceso de toma de decisiones.

Perfil demográfico de la región SJTPO

La EJ garantiza que los grupos históricamente desatendidos o que desde tiempo atrás han estadio sometidos a sesgos sistémicos dejen de enfrentar esos sesgos en adelante. Esto incluye reparar sesgos anteriores cuando sea posible. Esto es imposible de lograr si no se comprende bien la demografía de las comunidades a las que se ofrecen los servicios para saber qué grupos protegidos existen y dónde se encuentran.

La región SJTPO, que abarca cuatro condados, cuenta con 589.026 residentes. Estos representan cerca del 6,4 % de la población de Nueva Jersey. Los análisis de EJ se centran en los residentes de poblaciones de bajos ingresos y minoritarias. La SJTPO presenta un nivel de pobreza ligeramente más alto que el de la nación y un porcentaje significativamente más alto que el del estado de Nueva Jersey. La proporción de población minoritaria (personas de color: raza diferente a blanca o hispana) es similar entre la SJTPO y la nación. Sin embargo, los porcentajes para la SJTPO y la nación son más bajos que para el estado de Nueva Jersey.

- La población de bajos ingresos de la SJTPO representa el 30,6 % (173.974 personas) de la región, en comparación con el 22,1 % a nivel del estado y el 29,2 % a nivel de la nación.
- La población minoritaria de la SJTPO representa el 40,7 % de la región, en comparación con el 46,2 % a nivel del estado y el 40,6 % a nivel de la nación.

Debido a la baja densidad poblacional de la región y a su naturaleza en gran parte rural, las personas en situación de pobreza en la región de la SJTPO cuentan con menos acceso al transporte público. A su vez, los servicios esenciales están más dispersos en el espacio en comparación con el estado de Nueva Jersey.

Demografía para la Justicia ambiental

Los grupos de EJ incluyen poblaciones de bajos ingresos y minoritarias, como se detalla en la Tabla 1. El porcentaje de población minoritaria no hispana en la región (20,9 %) es menor en comparación con el estado de Nueva Jersey (25,4 %), pero mayor que a nivel nacional (22.1 %). El porcentaje de población hispana o latina en la región (19,8 %) es menor que el del estado (20,8 %), pero mayor que el de la nación (18,4 %). Cabe señalar que la región SJTPO tiene una importante población migrante de trabajadores que puede no reflejarse en las cifras oficiales del censo. El porcentaje de dos razas individuales se desvía significativamente de los porcentajes estatales o nacionales. La región tiene un porcentaje menor de residentes asiáticos (4,3 %) en comparación con el estado (9,8 %) y la nación (5,7 %). La región SJTPO tiene un mayor porcentaje de residentes negros o afroamericanos (13,8 %) que el estado (13,3 %) y que la nación (12,6 %).

Tabla 1. Resumen de demografía de la SJTPO: características individuales de EJ

	Estados Unidos	Nueva Jersey	Región SJTPO
Población total	329.725.481 100,00 %	9.234.024 100,00 %	589.026 100,00 %
Población hispana y no hispana	329.725.481 100,00 %	9.234.024 100,00 %	589.026 100,00 %
Total hispana o latina	60.806.969 18,44 %	1.924.503 20,84 %	116.782 19,83 %
Total no hispana o latina	268.918.512 81,56 %	7.309.521 79,16 %	472.244 80,17 %
Poblaciones hispana y raciales	329.725.481 100,00 %	9.234.024 100,00 %	589.026 100,00 %
Blanca, no hispana	196.010.370 59,45 %	4.966.842 53,79 %	349.333 59,31 %
Personas de color	133.715.111 40,55 %	4.267.182 46,21 %	239.693 40,69 %
Minoría racial, hispana	32.028.230 9,71 %	1.103.472 11,95 %	67.265 11,42 %
Minoría racial, no hispana	72.908.142 22,11 %	2.342.679 25,37 %	122.911 20,87 %
Blanca, hispana	28.778.739 8,73 %	821.031 8,89 %	49.517 8,40 %
Población racial	329.725.481 100,00 %	9.234.024 100,00 %	589.026 100,00 %
Blanca	224.789.109 68,17 %	5.787.873 62,68 %	398.850 67,71 %
Minorías raciales	104.936.372 31,83 %	3.446.151 37,32 %	190.176 32,29 %
Indígena americana o Nativa de Alaska	2.722.661 0,83 %	24.719 0,27 %	2.754 0,47 %
Asiática	18.782.924 5,70 %	900.516 9,75 %	25.068 4,26 %
Negra o afroamericana	41.393.012 12,55 %	1.225.321 13,27 %	81.498 13,84 %
Nativa hawaiana u Otra isleña del Pacífico	615.557 0,19 %	3.303 0,04 %	206 0,03 %
Otra raza	18.382.796 5,57 %	675.022 7,31 %	40.537 6,88 %
Dos razas o más	23.039.422 6,99 %	617.270 6,68 %	40.113 6,81 %
Estado de pobreza de residentes *Para los que se les conoce el estado de pobreza*	321.897.703 100,00 %	9.058.493 100,00 %	568.065 100,00 %
En el nivel de pobreza o por encima	227.856.548 70,80 %	7.055.727 77,90 %	394.091 69,40 %
Debajo del nivel de pobreza	94.041.155 29,20 %	2.002.766 22,10 %	173.974 30,60 %

Demografía para la Justicia en el transporte

La SJTPO también elige realizar análisis de las poblaciones en materia de Justicia en el transporte (TJ). Estos se centran en las poblaciones que tienden a estar en desventaja en términos de acceso al transporte. Los análisis de TJ incluyen el total de hogares por debajo del nivel de pobreza, que también se incluye en los análisis de EJ. Adicionalmente, otras tres poblaciones forman parte del análisis de TJ: Hogares sin vehículos, Hogares con discapacidad y Población mayor de 75 años. Estos datos demográficos se detallan en la Tabla 2 a continuación.

La cantidad de Hogares sin vehículo en la región representa el 10,8 %, y es menor que la proporción estatal (11,3 %), pero mayor que en la nacional (8,3 %). Cabe señalar que las cifras comparables para la región y el estado no dan cuenta de la situación completa. Gran parte de la población del estado está agrupada en áreas urbanas con alta densidad poblacional en la parte norte del estado. El transporte público atiende bien a estas áreas, lo que hace que tener un automóvil sea menos necesario. La región SJTPO tiene una densidad poblacional notablemente menor, al igual que menos cobertura de transporte público, por lo que las personas deben recurrir en mayor medida a vehículos particulares para sus necesidades de transporte.

La región tiene un mayor porcentaje de Hogares con discapacidad (29,8 %) en comparación con el estado (22,4 %) y la nación (25,6 %). La región también es relativamente más antigua que el estado y la nación. El porcentaje de Población mayor de 75 años para la región es del 7,8 % en comparación con el 6,8 % para el estado y el 6,5 % para la nación. Por lo tanto, la población de la región comprende una proporción relativamente alta de residentes que pueden enfrentar dificultades para acceder al transporte. Una forma en la que la SJTPO y sus socios trabajan para abordar estos problemas es a través del desarrollo colaborativo del Plan de Acceso para Todos al Transporte (www.sjtpo.org/AccessForAll), que sirve como el plan de transporte de servicios humanos coordinados.

Tabla 2. Resumen de demografía de la SJTPO: características individuales de la EJ

	Estados Unidos	Nueva Jersey	Región SJTPO
Población total	329.725.481 100,0 %	9.234.024 100,0 %	589.026 100,0 %
Población mayor de 75 años	21.298.002 6,5 %	627.598 6,8 %	45.654 7,8 %
Hogares totales	124.010.992 100,0 %	3.397.156 100,0 %	223.874 100,0 %
Hogares por debajo del nivel de pobreza	15.381.768 12,4 %	335.537 9,9 %	29.561 13,2 %
Hogares sin vehículos	10.349.174 8,3 %	384.372 11,3 %	24.101 10,8 %
Hogares con discapacidad	31.727.742 25,6 %	760.273 22,4 %	66.705 29,8 %

Fuentes de datos

El Censo de los Estados Unidos decenal y la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense (ACS) son las dos fuentes principales de datos demográficos. La Oficina del Censo de los Estados Unidos es responsable de ambas encuestas. El censo se realiza cada diez años con el fin de presentarle al Congreso un recuento oficial de la población estadounidense. Los datos se vuelven cada vez más anticuados con el tiempo.

La ACS se creó con el fin de que estos datos estén disponibles, no solo una vez cada diez años, sino una vez al año durante cada década. La ACS proporciona información sobre las necesidades sociales y económicas de cada comunidad. Esta muestra cómo vive la gente en términos de educación, vivienda y empleo, entre otros.

La ACS también genera informes para periodos de tres y cinco años. Los informes de tres y cinco años son promedios corrientes y están destinados a proporcionar información sobre las áreas al nivel de los Grupos de bloques del Censo. Un Grupo de bloques del Censo (Grupo de bloques o CBG) es una unidad geográfica creada por la Oficina del Censo de los Estados Unidos que subdivide los condados para contar, estadísticamente, dónde viven las personas.

Identificación de áreas de EJ y TJ

A fin de cumplir con los requisitos del Título VI y la EJ, se identificarán poblaciones de bajos ingresos y minoritarias en el área de la SJTPO. Otros análisis incluyen a la Justicia en el transporte (TJ). Las áreas de EJ se determinan mediante los datos del censo de minorías y de bajos ingresos para los grupos de bloques del censo (CBG). Los porcentajes de CBG se comparan con un umbral estatal para identificar los CBG de EJ. El enfoque para la identificación de áreas de TJ es diferente. Las áreas de TJ se identifican mediante datos demográficos relacionados con el transporte para cada CBG. Se identifican umbrales de desviación estándar del 0,5 y 1,5 por encima de los promedios regionales. Luego, la SJTPO aplica una fórmula con estos umbrales para cada CBG con el fin de determinar si cumple con los criterios de TJ. Las fórmulas y la metodología de EJ y TJ se describen a continuación.

La metodología para determinar la ubicación y concentración de los grupos identificados implica seis pasos. Los detalles específicos relacionados con cada paso se detallan más adelante en el informe completo.

- **Paso 1:** Definir las poblaciones de Justicia ambiental y en el transporte.
- **Paso 2:** Determinar los porcentajes regionales promedio para las poblaciones de EJ: poblaciones de bajos ingresos y minoritarias. Determinar los porcentajes para las poblaciones u hogares de TJ: bajos ingresos, sin vehículos, discapacitados y adulto mayor.
- **Paso 3:** Establecer los umbrales que se utilizarán para identificar las concentraciones para cada característica de EJ y TJ. Los umbrales de EJ son los utilizados por el NJDOT. La SJTPO definió los umbrales de TJ que utilizará. Los umbrales de TJ se basan en el promedio regional, con desviaciones estándar del 0,5 y 1,50 por encima del promedio regional.

- **Paso 4:** Mapear los grupos de bloques que cumplen con el umbral para cada característica de EJ y TJ.
- **Paso 5:** Establecer una fórmula que cree criterios combinados basados en umbrales para EJ y TJ. Esta fórmula combinará todas las características.
- **Paso 6:** Mapear los grupos de bloques que cumplen con los criterios combinados para cada característica de EJ y TJ.

Umbrales regionales para cada característica de EJ y TJ

Es importante tener en cuenta que todas las poblaciones de EJ están protegidas y son importantes en el proceso de planificación, independientemente de dónde vivan, incluso si están fuera de un "Área de EJ". Incluso el trato injusto a una persona protegida por parte de un proyecto o programa es algo problemático y constituye una violación a los requisitos de EJ. Sin embargo, identificar las áreas de EJ y TJ ayuda a comprender mejor el panorama general. Las áreas de EJ y TJ destacan dónde las poblaciones protegidas son particularmente prevalentes y dónde puede ser necesario un mayor enfoque. La SJTPO utiliza los umbrales EJ del NJDOT para fines de consistencia.

Los umbrales de TJ para la región se desarrollan mediante la definición, en primera instancia, del promedio regional para cada característica de TJ. Luego, para cada característica, se determinaron las siguientes cifras:

- **Desviación estándar de la mitad (0,50) por encima del promedio regional, que representa el umbral para las áreas de EJ y TJ**
- **Desviación estándar de uno y medio (1,50) por encima del promedio regional, que representa el umbral para las áreas concentradas de EJ y TJ**

Las áreas concentradas de TJ destacan dónde las poblaciones protegidas son particularmente prevalentes a fin de resaltar dónde puede ser necesario un mayor enfoque.

La directriz federal define qué grupos se incluyen en la definición de EJ. Sin embargo, el uso de umbrales y los estándares mediante los cuales estos son determinados no están definidos y pueden desarrollarse con base en la comprensión local de la región. Al revisar las mejores prácticas, aparecieron con frecuencia desviaciones estándar del promedio regional. Una desviación estándar es una forma estadísticamente válida de medir qué tan cerca están las variables del promedio. Esto significa que se puede definir un umbral para cada variable (Hogares con discapacidad, Hogares sin vehículo disponible, etc.) mediante la misma metodología.

En Tabla 3 y Tabla 4 a continuación se resumen los umbrales desarrollados para la región SJTPO para las características de EJ y TJ.

Tabla 3. Resumen del umbral de la SJTPO: características individuales de EJ

	Umbrales de porcentaje Promedios
Minorías	45 %
Bajos ingresos	22 %

Tabla 4. Resumen del umbral de la SJTPO: características individuales de TJ

	Umbrales de porcentaje			Cantidad de grupos de bloques		
	Promedio (media)	Área TJ (Prom + 0,5 Desv est)	Área TJ concentrada (Prom + 1,5 Desv est)	Promedio (media)	Área TJ (Prom + 0,5 Desv est)	Área TJ concentrada (Prom + 1,5 Desv est)
Hogares en pobreza	13,2 %	20,0 %	33,7 %	162	108	38
Hogares sin vehículos	10,8 %	18,7 %	34,4 %	142	87	41
Hogares con discapacidad	29,8 %	36,5 %	50,0 %	195	126	37
Población mayor de 75 años	7,8 %	11,7 %	19,5 %	211	122	39

Identificación de áreas de EJ

Los grupos de bloques que cumplen con los siguientes criterios (fórmulas de EJ) se designan como Áreas de EJ. Se tienen en cuenta dos características para identificar las áreas de EJ: Población de bajos ingresos y Población minoritaria. Minorías ("Personas de color" según el censo de EE. UU.) son Poblaciones hispanas (cualquier raza) y Razas minoritarias no hispanas.

Las razas minoritarias son:

- Indígena americana o Nativa de Alaska
- Asiática
- Negra o Afroamericana
- Nativa hawaiana u Otra isleña del Pacífico
- Alguna otra raza
- Dos o más razas

Identificación de áreas de TJ

Los grupos de bloques que cumplen con los siguientes criterios (fórmulas de EJ) se designan como Áreas de EJ. Las poblaciones específicas evaluadas en TJ incluyen Hogares en pobreza, Hogares sin vehículo, Hogares con discapacidad y Personas Mayores (más de 75 años).

Cabe señalar que, si bien se identifican promedios característicos únicos o umbrales, estos, por sí solos, no definen las áreas de EJ ni TJ. En su lugar, se establece un umbral combinado para las áreas de EJ, TJ y TJ concentradas. Los grupos de bloques específicos que cumplen con los criterios definidos se designan como tales. Los umbrales particulares para cada área se indican a continuación.

Áreas de EJ

Un grupo de bloques cumple con los criterios para un área de EJ cuando:

- La cantidad de población minoritaria supera o es igual al 45 %
  Y
- La cantidad de residentes de bajos ingresos es mayor o igual al 22 %

Áreas de TJ

Un grupo de bloques cumple con los criterios para un área de TJ cuando:

- La cantidad de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional
  Y
- La cantidad de residentes mayores de 75 años, O de hogares sin vehículo disponible, O de hogares con un residente discapacitado, son superiores a la mitad de la desviación estándar sobre el promedio regional. (TJ moderado)

Áreas de TJ concentradas

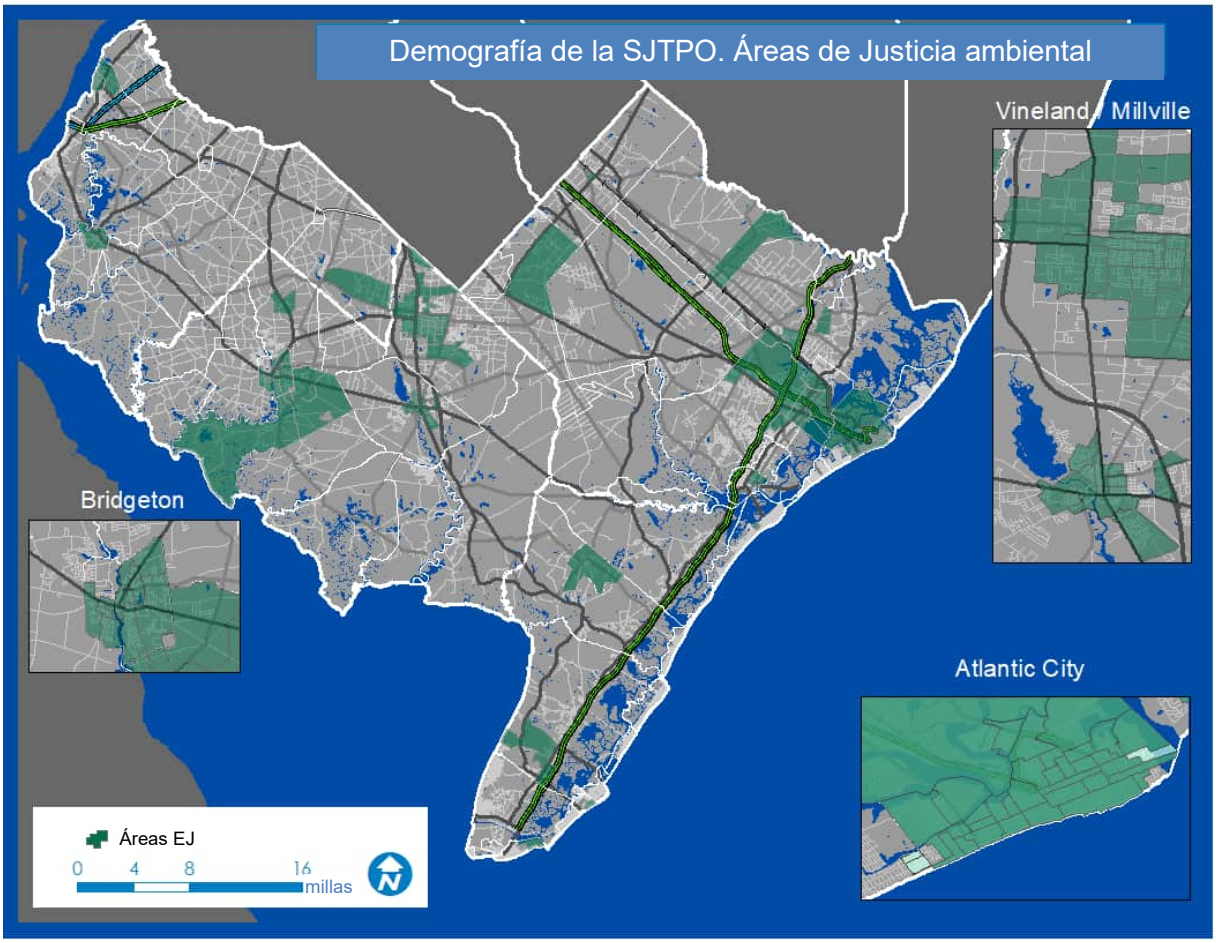
Un grupo de bloques cumple con los criterios para un área de la TJ concentrada cuando:

- La cantidad de hogares por debajo del nivel de pobreza es mayor que el promedio regional
  Y
- La cantidad de residentes mayores de 75 años, O de hogares sin vehículo disponible, O de hogares con un residente discapacitado, son una y media veces superiores a la desviación estándar sobre el promedio regional.

Para este informe, las áreas de concentración de TJ se determinaron mediante la fórmula anterior. Esto dio como resultado una cobertura espacial que subrepresentó a las áreas de TJ. Dado que se contabilizaron muy pocas áreas de TJ, este enfoque no fue útil durante el análisis. La fórmula de TJ moderada que se acaba de describir (desviación estándar del 0,5 por encima del promedio) representó con mayor precisión las áreas de la TJ. Dado lo anterior, se utilizó el área de TJ moderada para el análisis de este informe.

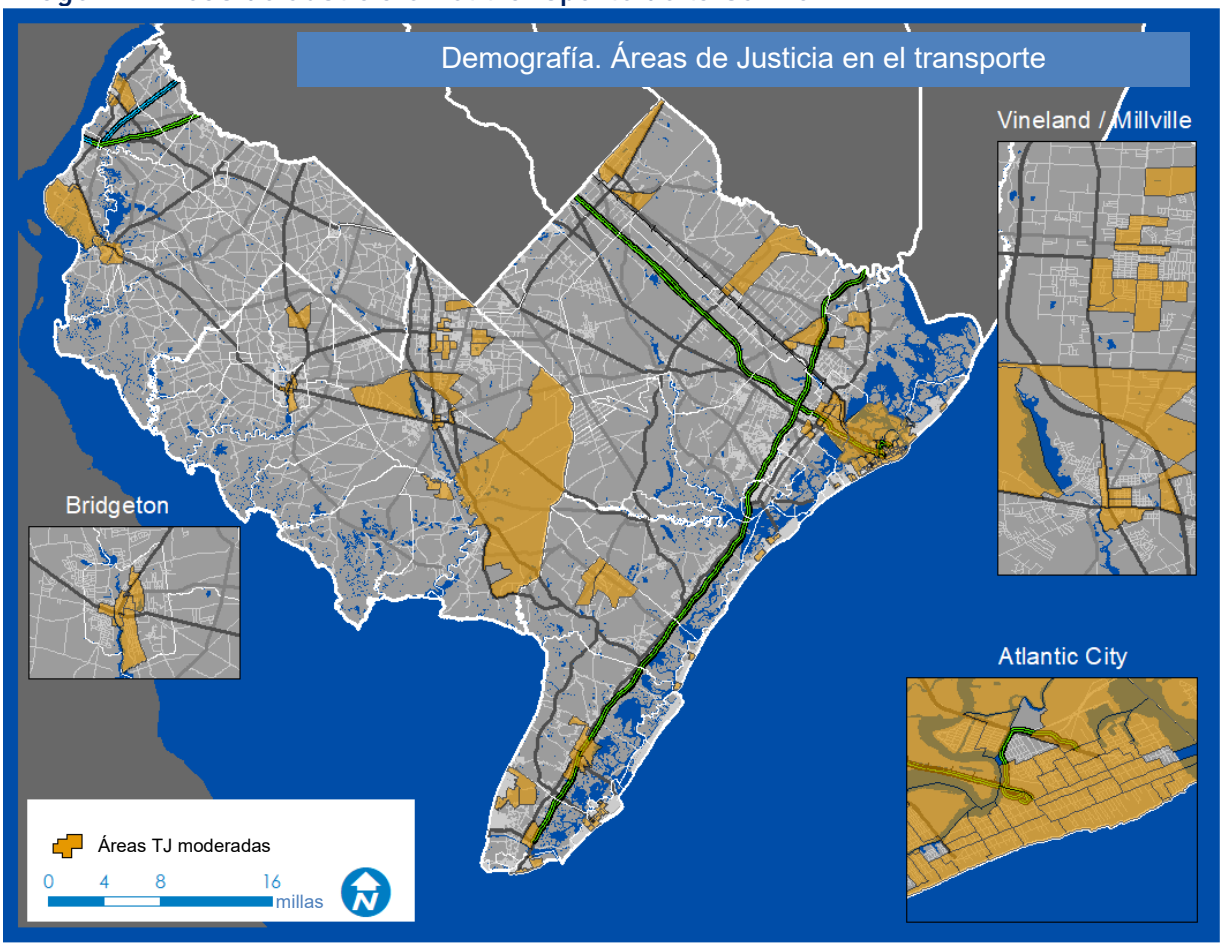
La Imagen 1 muestra los grupos de bloques centrales que cumplen con el umbral para las áreas de Justicia ambiental de la SJTPO. Estos CBG se concentran principalmente en varios municipios.

Imagen 1. Áreas de Justicia ambiental de la SJTPO



La Imagen 2 muestra los grupos de bloques centrales que cumplen con el umbral para las áreas de la Justicia en el transporte de la SJTPO. Estos CBG se concentran principalmente en varios municipios; sin embargo, existen algunas diferencias entre las áreas de EJ y TJ. Tenga en cuenta el área grande en el este del condado de Cumberland que cumple con el umbral de TJ.

Imagen 2. Áreas de Justicia en el transporte de la SJTPO



Análisis de EJ sobre el proceso y las inversiones de la SJTPO

En el proceso de planificación, las agencias de planificación deben identificar a las poblaciones desatendidas en la comunidad y revisar sus necesidades en materia de movilidad. La SJTPO se esmera por involucrar de manera activa a las poblaciones tradicionalmente desatendidas.

El primer paso en el análisis de EJ es calcular la cantidad de fondos distribuidos a los grupos de bloques de la región. Cada proyecto que se puede mapear cuenta con fondos distribuidos a los grupos de bloques que atraviesa. Esto se basa en la cantidad (duración) de ese proyecto dentro del grupo de bloques. Los fondos totales de todos los proyectos que se pueden mapear se distribuyen a cada grupo de bloques y luego se calculan. Esta distribución de fondos permite llevar a cabo el cálculo de dólares por residente. Dado lo anterior, es posible valorar la inversión del TIP como un porcentaje en comparación con la población, lo que también muestra si una población de EJ está bien representada en las inversiones del TIP.

La expectativa es que esas áreas de EJ reciban, como mínimo, la cantidad promedio regional de fondos por residente. Dicho de otra manera, si los grupos de bloque de EJ representan el 20 % de la población de la región, se esperaría que reciban el 20 % de los fondos del TIP.

En general, se sigue un proceso de tres pasos, como se indica a continuación:

- **Paso 1:** Calcular los fondos invertidos por residente para la región (umbral)
- **Paso 2:** Calcular el promedio de fondos distribuidos para las poblaciones en las áreas de EJ
- **Paso 3:** Comparar los fondos distribuidos por residente para la región (umbral) frente a los grupos de bloques del área de EJ y el área de EJ concentrada

Para los proyectos que se incluyen en el TIP actual de los años fiscales federales (FFY) 2024-2031, la SJTPO recibe un total de $95.714.990, que podría asignarse a una zona geográfica específica (que se pueda mapear). Esto incluye los costos del proyecto dentro de los primeros cuatro años de los FFY 2024 hasta 2027. Esta cantidad, dividida entre los 589.026 residentes de la región, da como resultado una cifra de $162,50 por residente.

Los gastos por persona son más altos en las áreas de EJ ($261,04) en comparación con la región ($162,50). El gasto por persona en las áreas que no forman parte de la JE es de $113,86, menor que las áreas de EJ ($261,04) y la región en su conjunto ($162,50). Esto refleja los proyectos con zonas específicas. Esto destaca una oportunidad para que la SJTPO trabaje con socios regionales con el fin de identificar proyectos y barreras para el avance del proyecto en las áreas de EJ, para garantizar una mayor inversión en los próximos años.

El NJDOT también patrocina proyectos en nuestra región. Esos proyectos del NJDOT sumaron un total de $247.709.156, es decir, $420,54 por residente. Un total de $112.615.837, o $578,51 por residente, de estos fondos del NJDOT se asignan a áreas de EJ. Al combinarlos con los proyectos de la SJTPO queda un total de $343.424.146 en inversiones de proyectos en la región, es decir, $583,04 por residente. La cantidad total invertida en áreas de EJ es de $163.430.491, es decir, $839,54 por residente. Con base en todas estas métricas, la inversión del proyecto en las áreas de EJ es igual o mayor que la inversión en la región.

La Tabla 5 resume los resultados de la asignación de fondos TIP en la región SJTPO dentro y fuera de las áreas de EJ designadas.

Tabla 5. Fondos TIP FFY 2024-2027 en la región SJTPO vs. áreas de EJ

	Asignación fondos TIP ($)	Población		Fondos por residente	Asignación de fondos TIP (%)
		Total	Porcentaje		
Áreas de EJ	$50.814.653	194.666	33,05 %	$261,04	53,09 %
Áreas que no son de EJ	$44.900.337	394.360	66,95 %	$113,86	46,91 %
Total	$95.714.990	589.026	100,00 %	$162,50	100,00 %

Beneficios del proyecto e impactos adversos

Esta sección documenta el proceso que evalúa los planes y proyectos incluidos en el TIP. El TIP es esencialmente una lista de todos los proyectos y programas dispuestos para ser implementados durante los próximos 10 años. El TIP permite que la Junta de Políticas de la SJTPO determine las necesidades de transporte que tienen prioridad. Estos proyectos y programas están limitados fiscalmente en los primeros cuatro años, lo que los hace elegibles para recibir fondos federales de transporte. El análisis se completa dentro del desarrollo del TIP.

El proceso para determinar los beneficios e impactos de los sistemas de transporte también se requiere al realizar un análisis de EJ. La Administración Federal de Carreteras (FWHA) y la Administración Federal de Tránsito (FTA) han identificado cuatro pasos para realizar un análisis de EJ.

1. Datos demográficos
2. Participación del público en el proceso de planificación
3. Considere los beneficios e impactos adversos probables de los proyectos propuestos
4. Seleccionar alternativas

Los beneficios del proyecto son los resultados anticipados de un proyecto que mejora las medidas de desempeño o la calidad del servicio. Los beneficios de un proyecto variarán según el proyecto. Estos son algunos de los posibles beneficios:

- Menores tiempos de viaje
- Mayor acceso al empleo o a negocios
- Mayor acceso al transporte público
- Mejores instalaciones para peatones o bicicletas
- Mejor calidad del aire
- Seguridad

La Orden Ejecutiva 12898 "*Acciones Federales para Abordar la Justicia Ambiental en Poblaciones Minoritarias y Poblaciones de Bajos Ingresos*", define los efectos adversos de un proyecto o programa. En esencia, los impactos adversos se definen como impactos individuales o acumulativos significativos para la salud, el medioambiente, la sociedad y la economía de un proyecto o conjunto de proyectos. Estos pueden incluir:

- Aumento del tráfico
- Ruido
- Desplazamiento o reubicaciones
- Intrusión en los barrios
- Impactos en la calidad del agua
- Impactos en la calidad del aire
- Espacios verdes
- Menor acceso al transporte público

- Menor acceso al empleo o a negocios

Evaluar los beneficios e impactos de los proyectos resulta complicado y no es fácil de mostrar gráficamente. Siempre que sea posible, el beneficio o impacto se debe mostrar gráficamente. Este es el proceso que se sigue para evaluar los impactos del proyecto:

- Enumerar todos los beneficios del proyecto
- Enumerar todos los impactos del proyecto
- Proporcionar discusiones sobre cómo los beneficios e impactos podrían afectar a las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias
- Incluir la discusión en los materiales de la reunión, cuando sea posible

Un efecto desproporcionadamente alto y adverso es aquel que:

- está predominantemente a cargo de una población minoritaria o una población de bajos ingresos; o
- será sufrido por la población minoritaria o de bajos ingresos, y es apreciablemente más severo o mayor en magnitud que los efectos adversos sufridos por las poblaciones no minoritarias o de bajos ingresos.

Se crea un mapa que muestra las ubicaciones de las poblaciones protegidas y los proyectos anticipados, con el fin de determinar si alguna de estas condiciones aplica. Este trabajo se ampliará durante los años subsiguientes a fin de incluir un análisis de los beneficios y las cargas. En caso de que se encuentren efectos desproporcionadamente altos y adversos en cualquiera de los análisis, será necesario realizar estudios adicionales o sustituir el (los) proyecto(s).

Evaluación de la Región SJTPO

Análisis completo de calles de EJ y TJ

La SJTPO utiliza Calles Completas como un componente para abordar los problemas de equidad. Como parte del trabajo de la SJTPO en este aspecto, la SJTPO creó para la región las Áreas Prioritarias de Calles Completas (CSPA) basadas en criterios. Las CSPA se beneficiarían más de las mejoras de infraestructura dirigidas a todos los usuarios de la carretera. Por lo tanto, la SJTPO incorpora información de EJ, TJ y CSPA en los Criterios SJTPO para la evaluación de proyectos. Esto es particularmente importante en la región SJTPO, ya que tiene muchas áreas desfavorecidas. Los municipios, los condados y el estado deben pagar el mantenimiento de las carreteras.

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 Calles Completas se enfoca en la mayoría de las áreas residenciales de EJ y TJ. El programa Calles Completas enfatiza las mejoras centradas en el transporte público, la bicicleta y los peatones, que son cruciales para las comunidades de EJ y TJ. La Tabla 6 muestra que las áreas de EJ y TJ se superponen a las Áreas Prioritarias de Calles Completas en una proporción mayor que la de la región.

Solo el 36,7 % de las millas de carreteras de la región se encuentran dentro de las Áreas Prioritarias de Calles Completas. Esto es comparable con el 65,1 % para la EJ y el 63,6 % para la TJ. Tal como está construido actualmente, la parte de análisis espacial del programa Calles Completas no estará sesgada en contra de las comunidades de EJ y TJ.

Tabla 6. Áreas Prioritarias de Calles Completas, EJ, TJ, estadísticas de carreteras

	Millas de carreteras
Región SJTPO	5.462,00
Áreas de EJ	969,01
Áreas de TJ	815,50
Áreas Prioritarias de Calles Completas	2.002,88
Carreteras de EJ dentro de Áreas Prioritarias de Calles Completas	631,23
Carreteras de TJ dentro de Áreas Prioritarias de Calles Completas	518,84
Millas de carreteras de la región dentro de Áreas Prioritarias de Calles Completas	36,7 %
Millas de carreteras de EJ dentro de Áreas Prioritarias de Calles Completas	65,1 %
Millas de carreteras de TJ dentro de Áreas Prioritarias de Calles Completas	63,6 %

En Imagen 3 e Imagen 4 se ilustra la superposición entre las Áreas Prioritarias de Calles Completas y las áreas de EJ y TJ, respectivamente.

Imagen 3. Superposición entre áreas de EJ y Áreas Prioritarias de Calles Completas

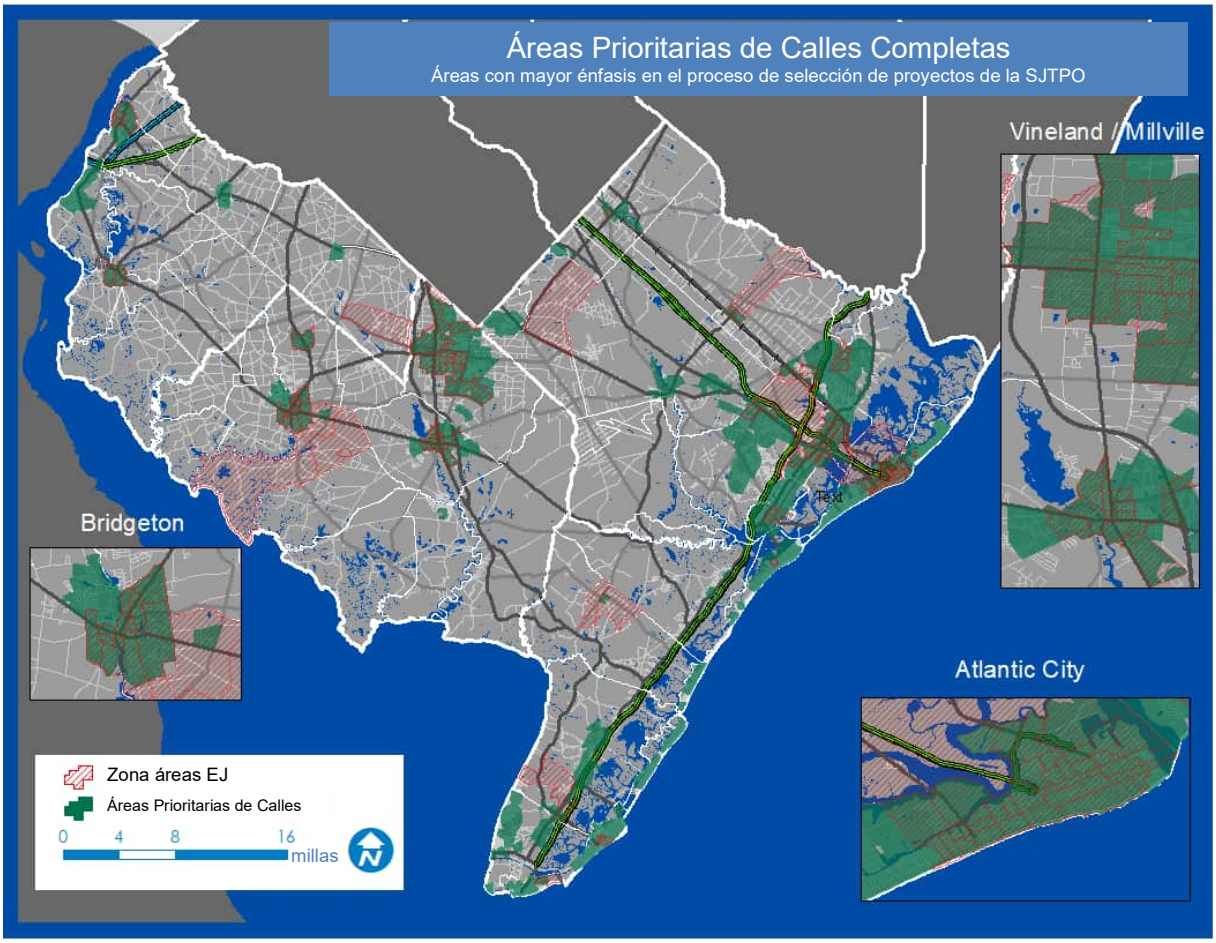
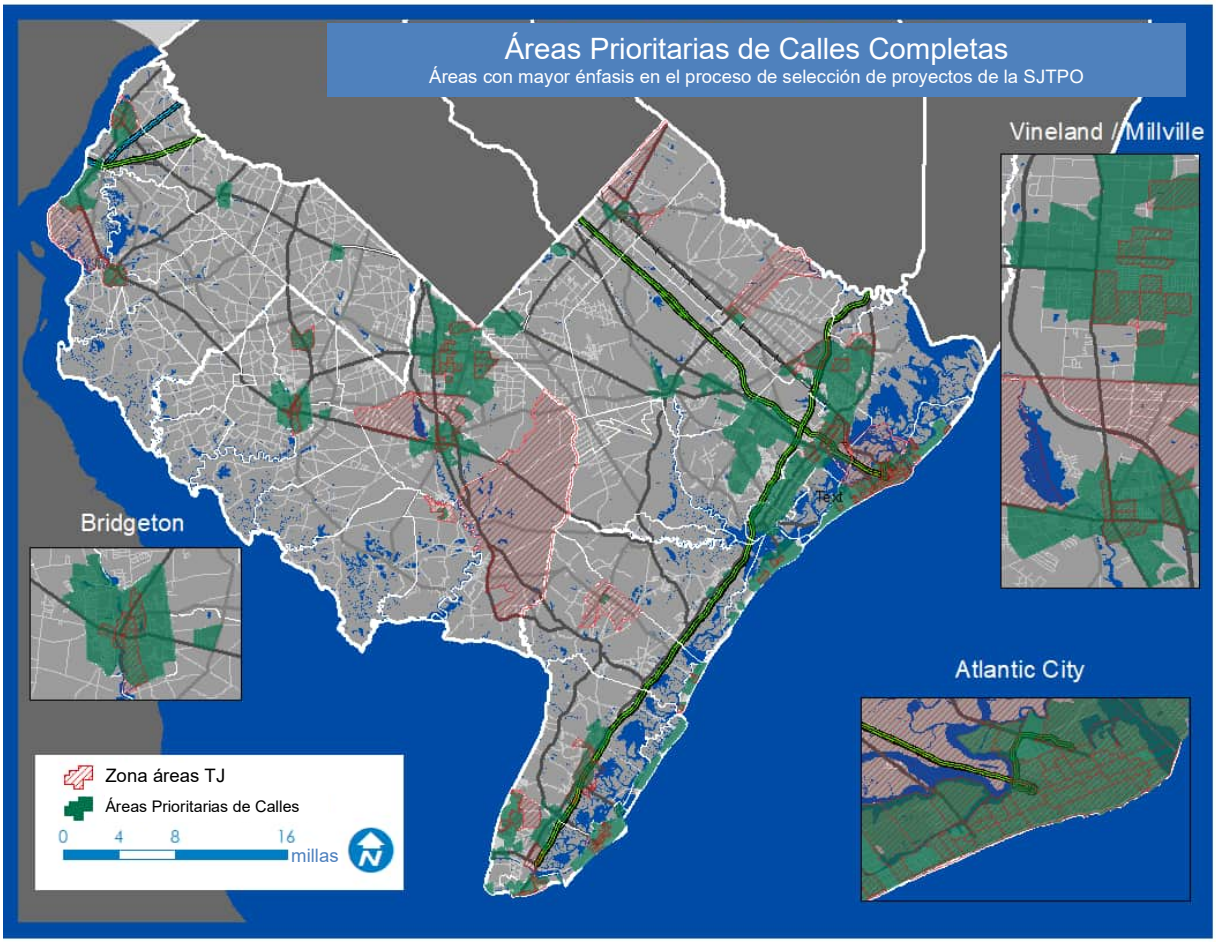


Imagen 4. Superposición entre áreas de TJ y Áreas Prioritarias de Calles Completas



Análisis de equidad en accidentalidad

Esta sección compara las tasas de accidentalidad de la región SJTPO con las de las áreas de EJ y TJ. Las áreas de EJ o TJ no deberían tener tasas de accidentalidad más altas en comparación con la región.

Se evaluó la cantidad total de accidentes, personas lesionadas y personas muertas junto con las tasas de personas muertas y lesionadas por cada 1.000 habitantes. También se calcularon las tasas para 1.609 kilómetros (1.000 millas) de carretera. Se evaluó la accidentalidad para la región en comparación con la accidentalidad en las áreas de EJ y TJ.

Como se muestra en la Tabla 7, la tasa de mortalidad general por población fue menor en las áreas de EJ y TJ. Las tasas de lesiones, así como muertes y lesiones de peatones, se encontraron más altas en las áreas de EJ y TJ que en la región en su conjunto.

Tabla 7. Accidentalidad en áreas de SJTPO, EJ y TJ

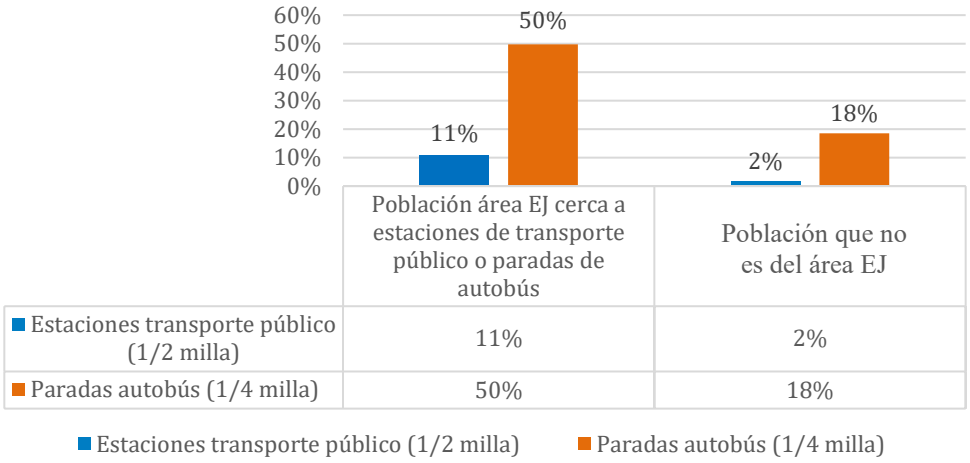
	Región SJTPO	Áreas de EJ	Áreas de TJ
Accidentes totales	**78,311**	**28,572**	**18,477**
Muertes totales	451	123	95
Lesionados totales	30.488	11.857	7.227
Peatones muertos	92	49	34
Peatones lesionados	932	568	438
Población	**589,026**	**194,666**	**138,183**
Tasa de muertes *(tasa por 1.000 habitantes)*	0,77	0,63	0,69
Tasa de lesionados *(tasa por 1.000 habitantes)*	51,76	60,91	52,30
Tasa de peatones muertos *(tasa por 1.000 habitantes)*	0,16	0,25	0,25
Tasa de peatones lesionados *(tasa por 1.000 habitantes)*	1,58	2,92	3,17
Millas de carreteras	**5.462**	**969**	**816**
Tasa de muertes *(tasa por 1.000 habitantes)*	82,58	126,92	116,42
Tasa de lesionados *(tasa por 1.000 habitantes)*	5.582,19	12.236,20	8.856,62
Tasa de peatones muertos *(tasa por 1.000 habitantes)*	16,84	50,57	41,67
Tasa de peatones lesionados *(tasa por 1.000 habitantes)*	170,64	586,17	536,76

Análisis de acceso al transporte público de la SJTPO

El siguiente análisis compara el acceso al transporte público a nivel regional con el de las áreas de EJ. El porcentaje de la población que se encuentra a menos de 800 metros (1/2 milla o 10 minutos caminando) de las estaciones del sistema de transporte público o de 400 metros (1/4 de milla o 5 minutos a pie) de una parada de autobús se comparó para las áreas de EJ y las áreas que no son de EJ. Este análisis se realizó bajo el supuesto de que la población se distribuyó de manera uniforme dentro de cada grupo de bloques.

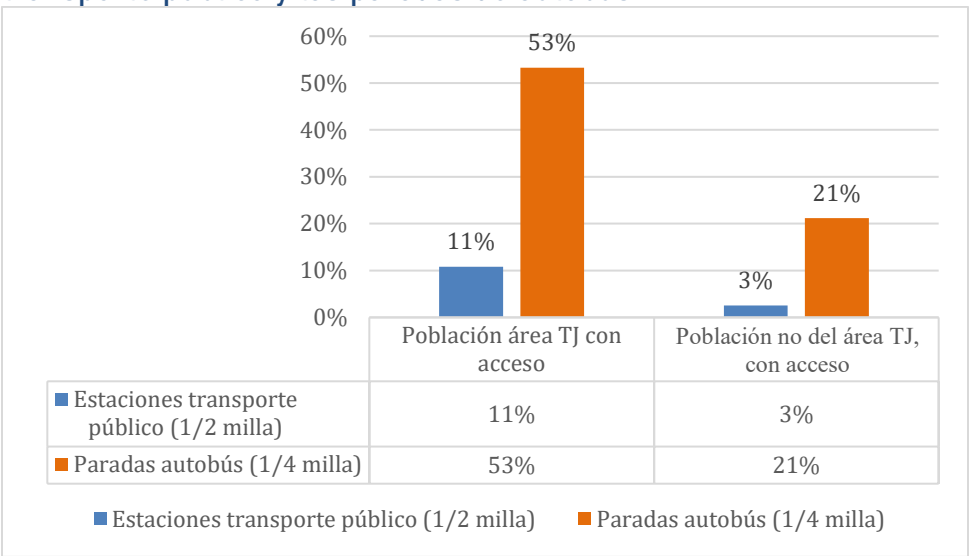
La Imagen 5 indica que las áreas de EJ tienen mayor acceso al sistema de transporte público que las áreas que no son de EJ, tanto para las estaciones del sistema como para las paradas de autobús. Si bien esto es favorable, es importante tener en cuenta que aproximadamente la mitad de los residentes en las áreas de EJ no viven a poca distancia (que se pueda recorrer a pie) del servicio de autobús o del sistema de transporte público.

Imagen 5. Población del área de EJ con proximidad a estaciones del sistema de transporte público y paradas de autobús



La Imagen 6 indica que los residentes en las áreas de TJ tienen más acceso al sistema de transporte público que los de las áreas que no son de TJ, tanto para las estaciones del sistema como para las paradas de autobús. También debe tenerse en cuenta que muchos de los residentes de la región (TJ y no TJ) no viven cerca de los servicios de autobús o del sistema de transporte público.

Imagen 6. Población del área de TJ con proximidad a las estaciones del sistema de transporte público y las paradas de autobús



Las estaciones del sistema de transporte público y las paradas de autobús tienden a estar concentradas en las zonas urbanas. Estas áreas urbanas tienen un alto grado de correlación con las áreas de EJ y TJ. Esto se muestra en las Imagen 7 e Imagen 8.

Imagen 7. Acceso al transporte público en áreas de EJ

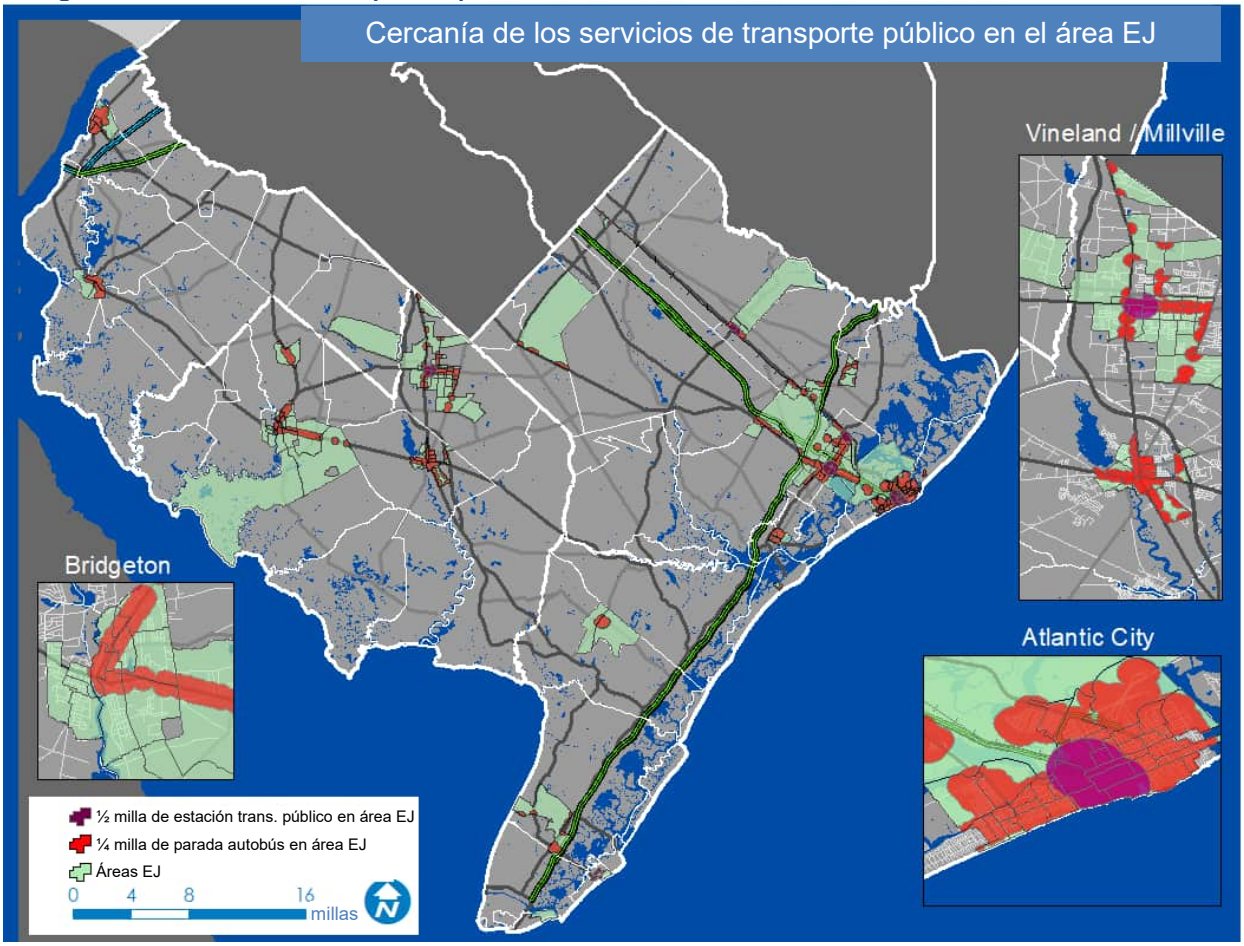
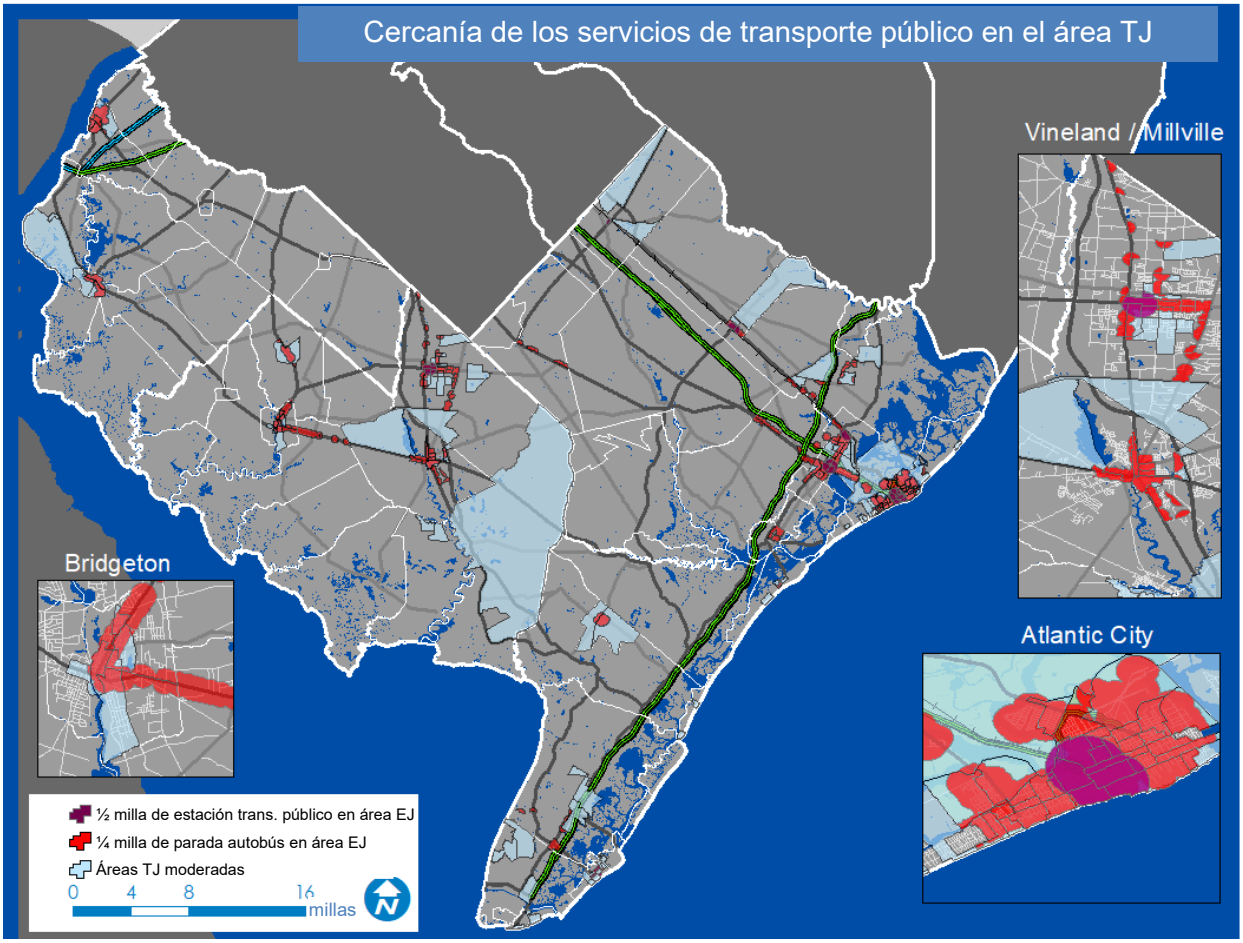


Imagen 8. Acceso al transporte público en áreas de TJ



Vivienda y economía

Los ingresos anuales de los hogares a nivel de la región de la SJTPO son mucho más bajos que a nivel del estado: $59.000 en comparación con $82.000. Es válido decir que la región tiene un menor costo de vida. Por ejemplo, los costos de vivienda son aproximadamente un 20 % más bajos que a nivel del estado. Sin embargo, esto no da cuenta del panorama completo. La pobreza y los costos de transporte son problemas importantes para la región.

Los costos de propiedad de los vehículos son más altos en la región. Esto se debe a la falta de transporte público en la región y a la alta dependencia en los vehículos particulares. Como se representa en la Tabla 8, los costos de propiedad de vehículos y de vivienda de a menudo se combinan para reflejar la carga sobre los hogares. Estos costos representan una proporción mucho mayor del ingreso promedio en la región SJTPO (51,5 %) que en el estado (39,1 %).

La pobreza también es un problema importante para la región en comparación con el estado. En la Tabla 8 se presentan varias métricas relacionadas. La tasa de desempleo en la región es más de un 50 % mayor que la del estado.

Tabla 8. Vivienda y economía, región SJTPO

Vivienda y economía	Nueva Jersey	Región SJTPO	Condado Atlantic	Condado Cape May	Condado Cumberland	Condado Salem
Ingreso promedio del hogar	$89.200	$59.055	$65.700	$74.900	$58.000	$69.800
Propiedad de vivienda	64 %	68 %	67 %	78 %	66 %	71 %
Gasto anual en vehículos por hogar	$13.150	$14.907	$14.840	$15.194	$13.011	$18.725
Costo de vivienda mensual promedio del hogar	$1.610	$1.284	$1.376	$1.294	$1.138	$1.194
Costo de vehículos y vivienda como porcentaje del ingreso promedio del hogar	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 pobreza	14 %	19 %	19 %	16 %	22 %	16 %
Niños en hogar uniparental	29 %	41 %	41 %	27 %	50 %	39 %
Niños elegibles para almuerzo gratis o con descuento	35 %	54 %	53 %	35 %	50 %	39 %
Hogares que usan SNAP *(antes estampillas de alimentación)*	9 %	14 %	15 %	7 %	19 %	13 %

Fuente: The 2020 County Health Rankings. www.countyhealthrankings.org.

Salud y sociedad

Las disparidades económicas que enfrenta la región SJTPO han tenido un alto costo social. Esto se refleja en varias métricas de estabilidad social, como nivel educativo, embarazos adolescentes, jóvenes desconectados y estadísticas de delincuencia.

Tabla 9. Factores sociales, región SJTPO

Factores sociales	Nueva Jersey	Región SJTPO	Condado Atlantic	Condado Cape May	Condado Cumberland	Condado Salem
Graduación de bachillerato	91 %	87 %	90 %	91 %	86 %	96 %
Universidad incompleta	69 %	55 %	59 %	63 %	40 %	58 %
Niños en hogar uniparental	29 %	41 %	41 %	27 %	50 %	39 %
Embarazos adolescentes *(por 1.000 mujeres entre 15 y 19 años de edad)*	13	24	18	20	36	22
Jóvenes desconectados *(porcentaje de jóvenes entre los 16 y 19 años que no trabajan ni estudian)*	6 %	9 %	6 %	8 %	17 %	8 %
Crímenes violentos *(por 100.000 habitantes)*	253	377	373	236	516	266
Muertes por lesiones *(por 100.000 habitantes)*	56	90	87	92	92	94

Homicidios *(por 100.000 habitantes)*	4	6	6	-*	8	9
Suicidios *(por 100.000 habitantes)*	8	11	12	9	9	11
Muertes por arma de fuego *(por 100.000 habitantes)*	5	9	9	5	9	13
Arrestos *juveniles (por 100.000 habitantes)*	15	39	33	33	30	35

Fuente: The 2020 County Health Rankings. www.countyhealthrankings.org.
* La tasa de homicidios no se reportó para el condado de Cape May, ya que la cantidad de homicidios fue inferior a 10.

En los últimos años, la conciencia del impacto del transporte en la sociedad se ha vuelto más matizada. Existe una conexión entre el transporte y los factores de equidad económica y social, incluida la salud.

El entorno físico de una persona impacta de manera significativa la salud, y la actividad física depende de la proximidad a usos específicos de la tierra y el acceso al transporte. El entorno físico también afecta el acceso a las oportunidades económicas. La oportunidad, a su vez, tiene impacto en la prosperidad económica y la salud social y física.

Los datos en la Tabla 10 muestran que los resultados en materia de salud para la región SJTPO son nefastos. La región presenta una menor esperanza de vida para sus residentes y mayor prevalencia de obesidad. Los residentes también tienen menos acceso a alimentos saludables y alimentos en general.

Tabla 10. Indicadores de salud, región SJTPO

Salud y medioambiente	Nueva Jersey	Región SJTPO	Condado Atlantic	Condado Cape May	Condado Cumberland	Condado Salem
Esperanza de vida	79,5	76,6	76,7	76,9	74,6	74,0
Mortalidad infantil *(por 100.000 habitantes)*	30	53	50	40	60	50
Mortalidad de neonatos *(por 1.000 partos vivos)*	4	6	6	5	6	8
Tabaquismo en 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	7 %	13 %	15 %	13 %	12 %	12 %
Acceso limitado a alimentos saludables	4 %	8 %	8 %	9 %	12 %	8 %
Muertes por sobredosis de drogas *(por 100.000 habitantes)*	32	48	59	56	59	66
Muertes por conducción bajo efectos del alcohol *(porcentaje del total de muertes en accidentes de tránsito)*	22 %	27 %	26 %	39 %	24 %	24 %
Adultos sin seguro	11 %	10 %	11 %	10 %	16 %	9 %

Médicos de atención primaria	1.190:1	1.766:1	1.190:1	1.700:1	2.310:1	2.990:1
Odontólogos	1.160:1	1.818:1	1.750:1	1.680:1	1.540:1	2.980:1
Profesionales en salud mental	450:1	833:1	630:1	980:1	1.060:1	930:1
Hospitalizaciones evitables *(por 100.000 inscritos en Medicare)*	4.535	5.967	5.291	4.259	7.535	7.580

Fuente: The 2020 County Health Rankings. www.countyhealthrankings.org.

Transporte

La región de la SJTPO se encuentra a un largo trayecto en automóvil de los centros de empleo metropolitanos de Filadelfia y la ciudad de Nueva York. Por lo tanto, es menos viable para los residentes de la SJTPO viajar a esos centros de trabajo. Los residentes de la SJTPO tienen más probabilidades de trabajar localmente o dentro de su región. Esto se traduce en desplazamientos más cortos y una menor probabilidad de compartir vehículo con otras personas para ir o volver del trabajo.

La región tiene una densidad de población relativamente menor y volúmenes de tráfico mucho más bajos. Esto se puede expresar mediante el Volumen Promedio de Tráfico por Metro de las Carreteras Principales (ATVMMR). Nueva Jersey tiene un ATVMMR de 661, en comparación con 175 para la región SJTPO. Los residentes de la región dependen más de los viajes en vehículo y es más probable que conduzcan más millas en un año determinado. Las millas recorridas en vehículo al año por hogar en Nueva Jersey son 24.130 (38.833 kilómetros) en comparación con 27.353 (44.020 kilómetros) para la región SJTPO.

Esta región experimenta muertes por accidentes automovilísticos a una tasa que es casi el doble en relación con el estado, con 13 muertes por cada 100.000 habitantes en la región SJTPO en comparación con 7 por cada 100.000 habitantes en el estado. El alcohol es un factor que contribuye a una cantidad mayor de muertes por accidentes de tráfico en la región en comparación con el estado. La cantidad de muertes por conducción bajo los efectos del alcohol en Nueva Jersey (como porcentaje del total de muertes al conducir) es del 22 %, en comparación con el 27 % para la región SJTPO. Otro factor que contribuye a una mayor tasa de mortalidad es la velocidad. Los choques a mayor velocidad son más graves. La prevalencia de las zonas rurales se traduce en mayores velocidades debido al menor volumen y congestión.

Tabla 11. Características del transporte, región SJTPO

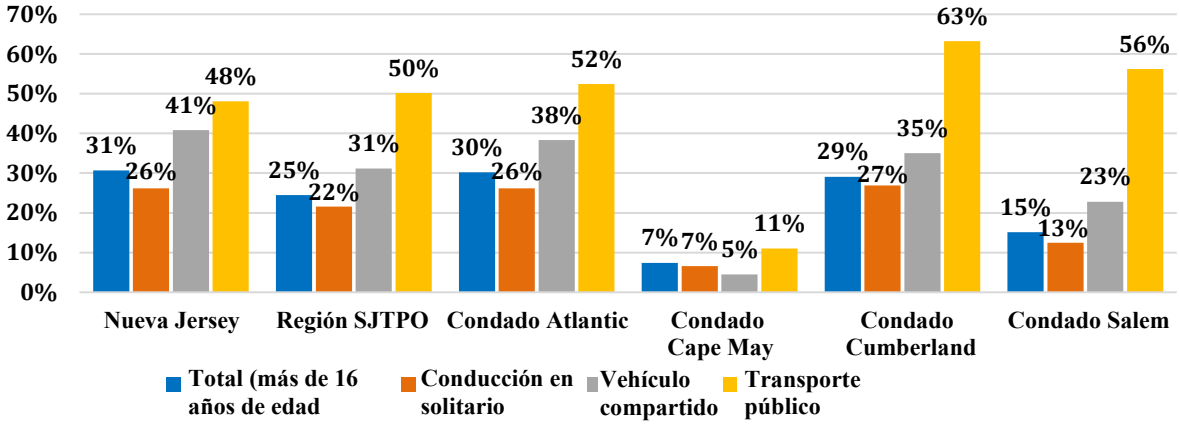
Transporte	Nueva Jersey	Región SJTPO	Condado Atlantic	Condado Cape May	Condado Cumberland	Condado Salem
Conducir al trabajo en solitario	71 %	79 %	77 %	80 %	81 %	84 %
Desplazamiento largo (más de 30 minutos) – Conducir en solitario	43 %	29 %	27 %	24 %	31 %	37 %
Volumen de tráfico *(volumen de tráfico promedio por metro de carretera principal)*	661	175	288	86	60	107
Millas recorridas en vehículo al año por hogar	24.130	27.353	27.230	27.878	23.873	34.357

Muertes en accidentes automovilísticos *(por 100.000 habitantes)*	7	13	12	13	17	15
Muertes por conducción bajo efectos del alcohol *(porcentaje del total de muertes en accidentes de tránsito)*	22 %	27 %	26 %	39 %	24 %	24 %

Fuente: The 2020 County Health Rankings. www.countyhealthrankings.org.

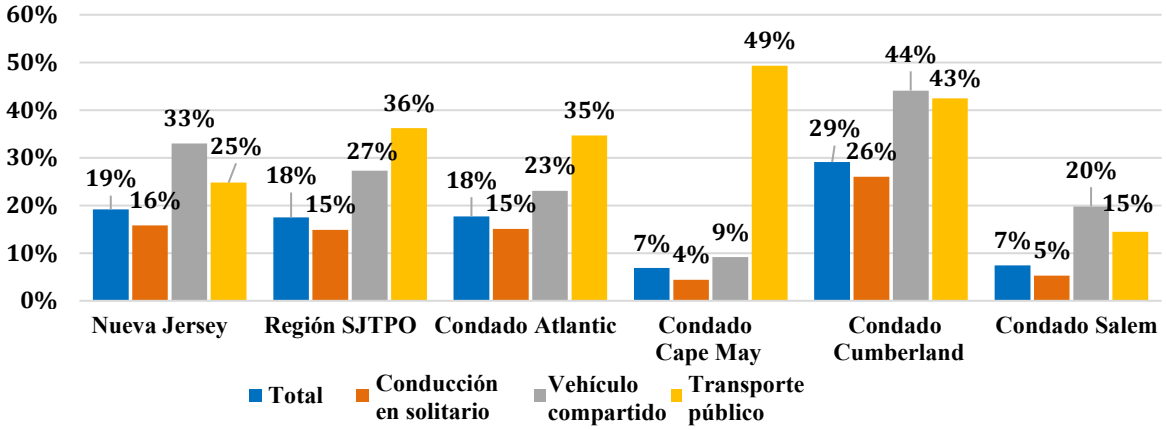
Al analizar los datos, aparecen algunas tendencias marcadas. Las Imagen 9 e Imagen 10 muestran que las minorías raciales y los hispanos tienen más probabilidades de compartir vehículos y usar el transporte público. Esto es más evidente en la región SJTPO. Mientras que las minorías raciales (mayores de 16 años) representan aproximadamente el 25 % de la población de SJTPO, estas dan cuenta de cerca del 50 % de los usuarios del transporte público. Un impacto de estas diferencias en el modo de viaje se hace más evidente al comparar con la Tabla 11. En palabras simples, en la región de la SJTPO, los usuarios del transporte público (incluido un alto porcentaje de todas las personas de grupos minoritarios que se desplazan), tienen el doble de probabilidades de realizar desplazamientos más largos (de más de 30 minutos). Esto demuestra el importante papel del transporte público para lograr la equidad en el transporte en Nueva Jersey y, en particular, en la región SJTPO.

Imagen 9. Porcentaje de cada grupo de usuarios que es minoritario (una o más razas)



De manera similar, las poblaciones hispanas o latinas también están sobrerrepresentadas en el uso de vehículos compartidos, pero más drásticamente en los usuarios del transporte público.

Imagen 10. Porcentaje de cada grupo de usuarios que es hispano o latino (cualquier raza)



Resumen

La región SJTPO tiene un alto porcentaje de residentes desfavorecidos. Esos residentes enfrentan más desafíos que la población general. La SJTPO debe ser sensible a esos desafíos en la ejecución de su misión.

La distribución de los fondos TIP de la SJTPO dentro de la región no está sesgada con respecto a las poblaciones desfavorecidas. El 53,09 % de los fondos TIP de la SJTPO se asigna a las áreas EJ, mientras que el 33,05 % de la población se encuentra dentro de estas áreas. Es de destacar que los criterios de EJ de la SJTPO producen un área geográfica de EJ enfocada con precisión y que estas áreas de EJ están bien representadas entre las ubicaciones de nuestros proyectos. Los proyectos en el TIP se centran principalmente en el mantenimiento del sistema, que generalmente se considera una contribución positiva a su entorno. Por lo tanto, la asignación del TIP se destina de manera equitativa con respecto a las áreas de EJ.

En materia de accidentalidad se presenta una mezcla. Lo que es preocupante es que las tasas de accidentes son más altas dentro de las áreas de EJ y TJ que en la región (desfavorable). Sin embargo, la tasa de mortalidad es menor dentro de las áreas de EJ y TJ. Esta menor tasa de mortalidad 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 la reducción de la congestión. Por lo tanto, con frecuencia tienen tasas de mortalidad y gravedad general de accidentes más altas.

El acceso al transporte público es favorable para las áreas de EJ en comparación con las áreas que no son de EJ. Esto es de esperarse, ya que las áreas de EJ tienen más probabilidades de estar en comunidades más densas, que generalmente ven un mayor acceso al transporte público debido a la demanda y la recuperación del cuadro de tarifas que viene con la densidad. Sin embargo, es de destacar que la mitad de las poblaciones de EJ pueden no estar cerca de los servicios de transporte público.

El acceso a las estaciones del sistema de transporte público es significativamente menor para nuestras áreas de TJ que para las áreas que no son de TJ. Las estaciones del sistema de transporte público están concentradas en las zonas más densas. Las áreas de TJ tienden a estar al menos a

800 metros (½ milla) de las estaciones. Casi todos los residentes del área de TJ tienen un acceso deficiente a las estaciones del sistema de transporte público. Casi todos los residentes de la SJTPO (áreas de TJ y que no son de TJ) viven a más de 400 metros (¼ de milla) de una parada de autobús.

Es necesario continuar los trabajos para monitorear y mejorar las condiciones en las comunidades de EJ y TJ. Varias poblaciones están sobrerrepresentadas en la región SJTPO en comparación con el estado o la nación en su conjunto, como afroamericanos, personas de bajos ingresos, hogares con discapacidad, hogares sin vehículos y población mayor de 75 años. Es necesario incrementar los esfuerzos para comprender los problemas que estas poblaciones enfrentan.

Si bien estos grupos no están excluidos de manera desproporcionada de las inversiones en transporte, es esencial ampliar los análisis de equidad en el futuro para analizar los rasgos de los proyectos individuales para garantizar que los beneficios y las cargas se compartan equitativamente en cada proyecto. Se debe proporcionar más asistencia a las subregiones para garantizar que los proyectos satisfagan las necesidades de estos grupos. Además, es necesaria una mayor coordinación con NJ TRANSIT, los proveedores de paratránsito del condado y otros actores, con el fin de identificar oportunidades para mejorar el acceso al transporte público para las poblaciones de EJ y TJ que pueden no tener un acceso adecuado a los servicios de tránsito convenientes. Además, los análisis adicionales deben considerar la frecuencia del servicio. Los esfuerzos futuros también deben buscar oportunidades para evaluar el acceso para las bicicletas y los peatones. En resumen, la SJTPO debe trabajar activamente para garantizar que todas las actividades mejoren la equidad y los resultados equitativos para los residentes de toda la región.