

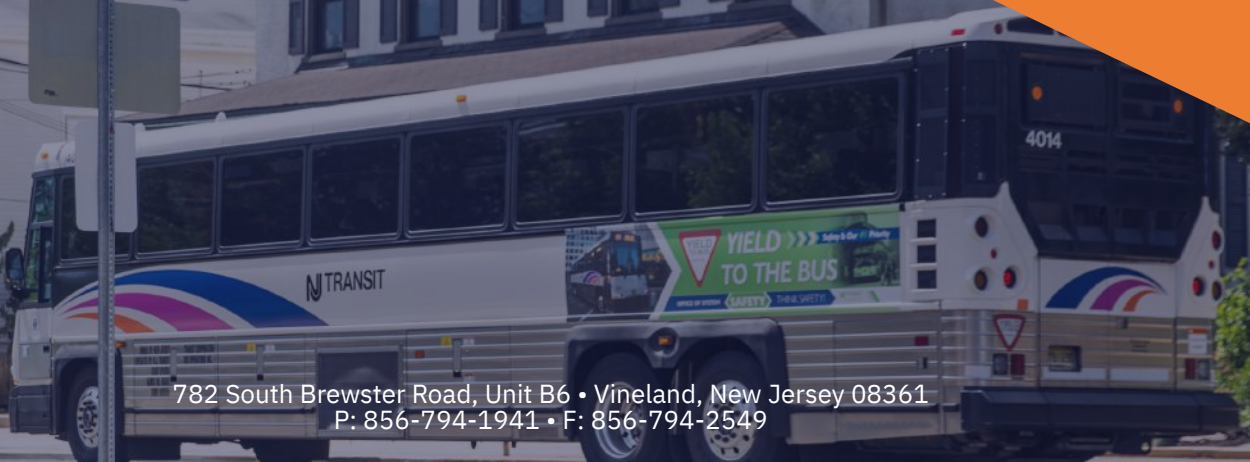
2021



Organización de
Planificación de Transporte
de South Jersey

Resumen ejecutivo del Plan de Transito de Acceso Universal

adoptado el 22 de marzo de
2021



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

LEONARD DESIDERIO, PRESIDENTE • JENNIFER MARANDINO, DIRECTORA EJECUTIVA

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 SJTPO para recibir asistencia con nuestro idioma, llame al (856) 794-1941 o envíe un correo electrónico a 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。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. Các khoản phí bổ sung có thể áp dụng cho việc in lại các ấn phẩm của chúng tôi.

GUJARATI / ગજરાતી

ધ્યાન આપો: જો તમે અંગ્રેજી સિવાયની અન્ય કોઈ ભાષામાં આ પ્રકાશનની વિનંતી કરવા માંગતા હોવ, અથવા અમારી ભાષા સહાય માટે એસજીટીપીઓનો સંપર્ક કરવા માંગતા હોવ, તો કૃપા કરીને (856) 794-1941 પર કોલ કરો 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 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 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 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 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 ਦੇ ਪਤੇ 'ਤੇ ਈਮੇਲ ਭੇਜੋ। ਸਾਡੇ ਪ੍ਰਕਾਸ਼ਨ ਦੁਬਾਰਾ ਛਾਪਣ ਲਈ ਵਾਧੂ ਖਰਚੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

INDICE

1. Introducción.....	5
2. Perfil regional.....	6
3. Servicios de transporte existentes.....	10
4. Necesidades de transporte insatisfechas	12
5. Recomendaciones del plan	13
6. Resumen del plan y próximos pasos.....	14

La elaboración de este informe ha sido financiada en parte por el Departamento de Transporte de los EE. UU., la Administración Federal de Tránsito y la Administración Federal de Carreteras. Este documento se difunde bajo el patrocinio del Departamento de Transporte de los EE. UU. con el fin de intercambiar información. El Gobierno de los Estados Unidos no asume ninguna responsabilidad por su contenido ni por su uso en consecuencia.

La SJTPO cumple plenamente con el título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la Ley de Restauración de los Derechos Civiles de 1987, el decreto ejecutivo 72898 sobre Justicia Medioambiental y las órdenes de no discriminación relacionadas para todos los programas y actividades. El sitio web de la SJTPO, www.sjtpo.org, puede traducirse en múltiples idiomas. Las publicaciones y otros documentos públicos suelen estar disponibles en idiomas y formatos alternativos, en caso de solicitarlo. Las reuniones públicas de la SJTPO se organizan siempre en instalaciones que cumplen con todos los requisitos de ADA y, de ser posible, en lugares accesibles mediante transporte público. Pueden proporcionarse servicios de traducción, interpretación u otros servicios auxiliares a las personas que presenten una solicitud al menos siete (7) días antes de una reunión pública. Los servicios de traducción e interpretación para los proyectos, productos y procesos de planificación de la SJTPO se encuentran disponibles, generalmente sin cargo alguno, si llama al (856) 794-1941 o llena un formulario de solicitud disponible en www.sjtpo.org/TitleVI. Todas las solicitudes se atenderán con la máxima predisposición posible. Toda persona que se considere perjudicada por una práctica discriminatoria ilegal por parte de la SJTPO, conforme al título VI tiene derecho a presentar una queja formal. Dicha queja debe redactarse por escrito y presentarse ante el gerente de cumplimiento del título VI de la SJTPO y/o la agencia estatal o federal apropiada dentro de los 180 días del presunto acto discriminatorio. Para obtener más información acerca del programa del título VI de la SJTPO o sobre cómo acceder a un formulario de queja conforme al título VI , ingrese a www.sjtpo.org/TitleVI, llame al (856) 794-1941, o envíe un correo electrónico a TitleVI@sjtpo.org.

LISTA DE ACRÓNIMOS

ACS	Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense
ACTU	Unidad de Transporte del Condado de Atlantic
CARES	Ayuda, Alivio y Seguridad Económica por Coronavirus
CATS	Sistema de Tránsito del Área de Cumberland
CBG	Grupo(s) de bloques censales
CCAM	Consejo Coordinador de Acceso y Movilidad
CCCTMA	Asociación de Gestión del Transporte de Conexión del Condado de Cross
CHSTP	Plan de Transporte Coordinado de Servicios Humanos
CMAQ	Programa para la Reducción de la Congestión y la Mejora de la Calidad del Aire
FFT	Transporte Gratuito del Condado de Cape May
FTA	Administración Federal de Tránsito
GBAT	Tránsito del Área de Greater Bridgeton
HSTP	Plan de Transporte de Servicios Humanos
MASCEC	Centro de Educación y Carreras de los Estados del Atlántico Medio
NHTS	Encuesta Nacional de Viajes Domésticos
NJ JARC	Programa de Acceso al Trabajo y Viaje de Regreso de New Jersey
NJ TRANSIT	New Jersey Transit
NJDOT	Departamento de Transporte de New Jersey
PRAC	Comité de Acción Puertorriqueña
RTP	Plan Regional de Transporte
SCDRTAP	Programa de Asistencia para el Transporte de Personas de la Tercera Edad y con Discapacidades
SJTA	Autoridad de Transporte de South Jersey
SJTPO	Organización de Planificación de Transporte de South Jersey
US DOT	Departamento de Transporte de los Estados Unidos

1. Introducción

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey (South Jersey Transportation Planning Organization, SJTPO) elaboró el Plan de Tránsito de Acceso Universal, más conocido como Plan de Transporte Coordinado de Servicios Humanos (Coordinated Human Services Transportation Plan, CHSTP) para los condados de la SJTPO: Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem. El Plan de Tránsito de Acceso Universal se centra en facilitar los servicios de transporte a un segmento de la población que necesita y depende de ellos, conocido comúnmente como la **población desfavorecida en materia de transporte**. El **transporte de servicios humanos** se refiere a los servicios que se le prestan a la población desfavorecida en materia de transporte, quienes por diversas razones no pueden o no se les permite conducir un vehículo motorizado. Esto puede incluir a las personas de la tercera edad, a las personas con discapacidades, a las personas de bajos ingresos y a los menores de edad. La población desfavorecida en materia de transporte necesita un medio de transporte para llegar a destinos importantes (como lugares de trabajo o de formación laboral), asistir a citas médicas (entre ellas, diálisis y fisioterapia), ir de compras, etc.

El transporte de servicios humanos es una necesidad fundamental y, en tiempos de escasez de recursos fiscales, los gobiernos y los proveedores privados deben trabajar conjuntamente para aunar esfuerzos y garantizar que los servicios de transporte se presten de la forma más rentable posible. Las soluciones eficaces para satisfacer las necesidades del transporte de servicios humanos dentro de estas limitaciones es uno de los principales objetivos del Plan de Tránsito de Acceso Universal.

Además de realizar una evaluación general del sistema de transporte e identificar las necesidades, el Plan de Tránsito de Acceso Universal también aborda aspectos relativos a la financiación. Las solicitudes de financiación del transporte de servicios humanos o de vehículos en el marco del [Programa de la Sección 5310: mejora de la movilidad de las personas de la tercera edad y con discapacidades](#) de la Administración Federal de Tránsito (Federal Transit Administration, FTA), deben demostrar que las propuestas responden a una necesidad insatisfecha o a una recomendación incluida en un CHSTP, o que la propuesta se relaciona con un servicio existente en el CHSTP (es decir, que satisface el objetivo de mantener el sistema existente). En el caso de otros programas de financiación del transporte de servicios humanos, aunque la solicitud no tiene que figurar específicamente en el CHSTP, se le suele dar prioridad a las solicitudes que responden a una necesidad insatisfecha o a una recomendación del CHSTP.

Como exige la ley federal, un CHSTP debe incluir los siguientes elementos para la región integrada por los cuatro condados:

- Datos demográficos de la población que depende del transporte público (perfil y ubicación) y de los principales destinos de este segmento de la población (es decir, centros comerciales, lugares de trabajo, hospitales y centros médicos).
- Una lista con la descripción de los servicios actuales de transporte público y servicios humanos, entre ellos, servicios de tránsito estatales, del condado, municipales y privados.

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey

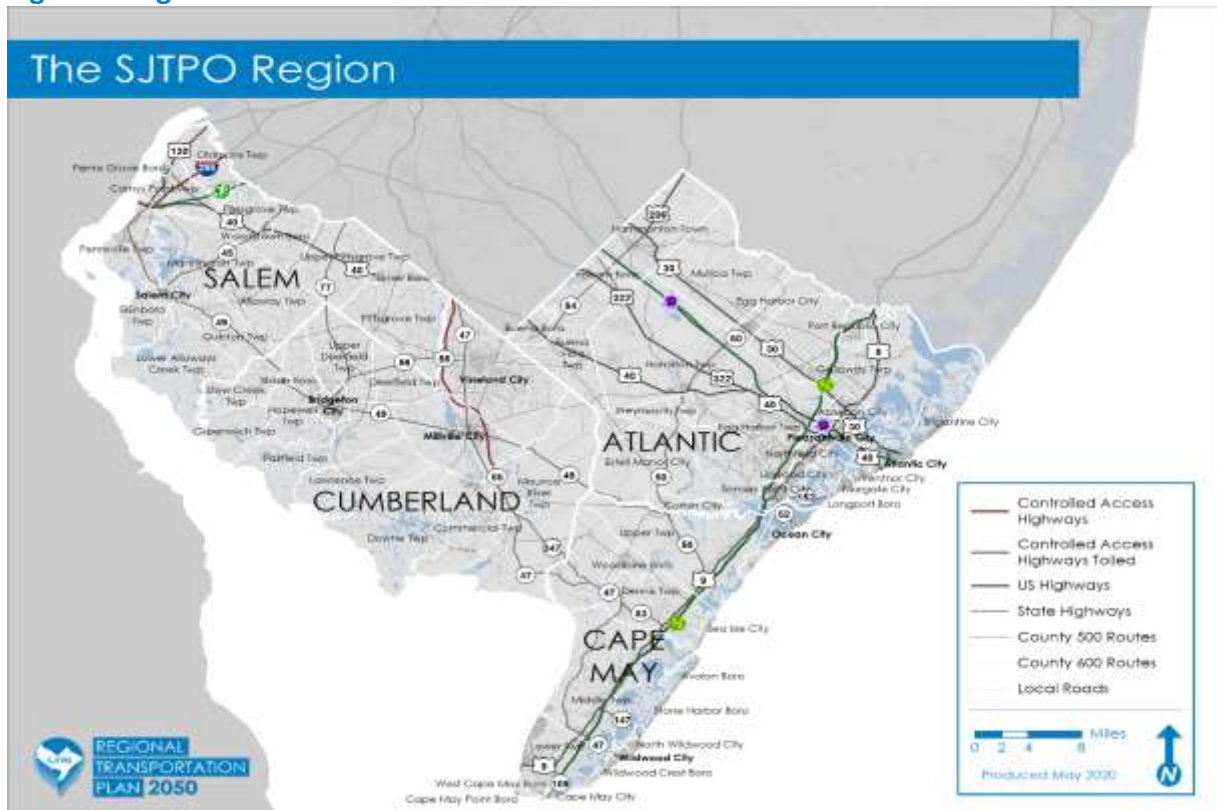
- Identificación de las necesidades de la población que depende del transporte público que no se satisfacen con la oferta actual del transporte público o de servicios humanos.
- Identificación de las deficiencias en la gama de servicios prestados en la región, que incluya la duplicación de servicios y el potencial de coordinarlos, así como recomendaciones para abordar las necesidades insatisfechas y reducir las deficiencias en la prestación actual y prevista del transporte de servicios humanos.

2. Perfil regional

La SJTPO abarca una región compuesta por 68 municipios en cuatro condados: Atlantic, Cape May, Cumberland y Salem. La región tiene una superficie total de 1,778 mi² aproximadamente, que equivale casi que al 20 % de la superficie total de New Jersey. La mayoría de las zonas desarrolladas de la región se encuentran en la zona de Vineland y Millville (parte central de la región), la zona urbanizada de Atlantic City, la zona costera del este y las pequeñas zonas urbanizadas a lo largo de la parte oeste de la región. Esta también cuenta con extensas zonas rurales poco desarrolladas y cascos urbanos dispersos, así como pequeñas ciudades, lo que genera problemas y desafíos para la prestación de servicios de transporte masivo o de transporte de servicios humanos a las personas de estas zonas que los necesitan. En la [Figura 1](#), que aparece a continuación, se muestran los cuatro condados y las zonas poco desarrolladas de la región.

Figura 1

Figura 1: región de la SJTPO



La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey

En los últimos años, se ha observado una reducción poblacional en la región de la SJTPO. A pesar de dicho declive poblacional, el Plan Regional de Transporte (Regional Transportation Plan, RTP) del 2050 presentado por la SJTPO prevé un ligero crecimiento poblacional de aproximadamente 3.3 % entre el 2020 y el 2050, o del 0.11 % anual, como se evidencia en el [Cuadro 1](#).

Cuadro 1: región de la SJTPO, proyecciones poblacionales (2020 a 2050)

	2020	2030	2040	2050	Cambio	Cambio porcentual
Condado de Atlantic	266,141	270,296	274,746	279,268	13,127	4.9 %
Condado de Cape May	92,386	91,565	91,761	91,958	- 428	- 0.5 %
Condado de Cumberland	151,412	154,899	159,523	164,285	12,873	8.5 %
Condado de Salem	62,198	60,064	57,724	55,475	- 6,724	- 10.8 %
	572,148	576,957	583,937	591,002	18,855	3.3 %

Distribución etaria

El porcentaje poblacional compuesto por mayores de 65 años es más alto en la región de la SJTPO que en el resto de New Jersey y el país. Más del 25 % de la población del condado de Cape May es mayor de 65 años, un porcentaje que supera el del Estado (15.5 %), así como el de los Estados Unidos (24.8 %). Asimismo, el porcentaje poblacional compuesto por mayores de 65 años es más alto en el condado de Atlantic y Salem que en resto del Estado. Esta información se presenta en el [Cuadro 2](#), que aparece a continuación.

Cuadro 2: población mayor de 65 años, SJTPO

	Plan del 2020		Plan del 2015		Cambio 2015-2020	
	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje
Condado de Atlantic	45,459	16.9 %	39,305	14.3 %	6,154	15.7 %
Condado de Cape May	23,572	25.2 %	21,113	21.8 %	2,459	11.6 %
Condado de Cumberland	22,325	14.6 %	19,936	12.7 %	2,389	12.0 %
Condado de Salem	11,182	17.7 %	10,036	15.2 %	1,146	11.4 %
NJ	1,376,863	15.5 %	1,196,090	13.6 %	180,773	15.1 %
EE. UU.	49,238,581	24.8 %	40,671,441	13.2 %	8,567,140	21.1 %

Fuente: Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2014-2018 (ACS). [Plan del 2015 \(estimaciones a 5 años de la ACS 2012\)](#).

Niveles de ingresos

La región de la SJTPO no solo cuenta con la población de mayor edad, sino con la población más pobre, en relación con el resto de New Jersey y los Estados Unidos. Como se muestra en el [Cuadro 3](#), que aparece en la siguiente página, la tasa de población por debajo del nivel de pobreza en los condados de la SJTPO, a excepción del condado de Cape May, es más alta que en el resto de New Jersey. Además, la tasa de población por debajo del nivel de pobreza en los condados de Atlantic y Cumberland es más alta que la de los Estados Unidos.¹ En el **Error! Reference source not found.** también se evidencia que los porcentajes generales de personas que viven en el umbral de pobreza o por debajo de él han aumentado con respecto al Plan del 2015. Al igual que con las tasas de población de edad avanzada, estos niveles de ingresos inferiores al promedio dan lugar a una mayor necesidad y dependencia del transporte de servicios humanos.

Cuadro 3: nivel de pobreza de los condados de la SJTPO, planes del 2020 y 2015

Zona	Plan del 2020		Plan del 2015	
	Cantidad de personas por debajo del nivel de pobreza	Cantidad porcentual de personas por debajo del nivel de pobreza	Cantidad de personas por debajo del nivel de pobreza	Cantidad porcentual de personas por debajo del nivel de pobreza
Condado de Atlantic	37,471	14.3 %	34,002	12.4 %
Condado de Cape May	10,140	11.1 %	9,186	9.5 %
Condado de Cumberland	24,830	17.6 %	23,460	15 %
Condado de Salem	8,067	13.0 %	7,296	11 %
NJ	904,132	10.4 %	850,559	9.9 %
EE. UU.	44,257,979	14.1 %	44,852,527	14.9 %

Fuente: ACS 2014-2018, Plan del 2015.

¹ Según el índice federal de pobreza para el 2018, el umbral de pobreza de una familia/hogar compuesto por una persona era de \$12,784; mientras que el de una familia/hogar compuesto por cuatro personas era de \$25,701. Recuperado de: [Umbral de pobreza, Oficina del Censo de los EE. UU.](#)

Además de contar con la tasa más alta de niveles de pobreza frente al resto de New Jersey y el país, la región de la SJTPO tiene un mayor porcentaje de personas con una discapacidad ambulatoria. Se considera que una persona tiene una “discapacidad ambulatoria” si presenta dificultades graves para caminar o subir escaleras. El porcentaje de personas con discapacidades en la región de la SJTPO es superior al promedio, lo que conlleva una mayor necesidad y dependencia del transporte de servicios humanos.

Hogares sin vehículo

Otro factor determinante de la dependencia de los hogares al transporte de servicios humanos es el porcentaje de hogares sin vehículo. Los condados de Atlantic y Cumberland tienen un mayor porcentaje de hogares sin vehículo, en comparación con el resto del país. Como se muestra en el **Error! Reference source not found.**, el condado de Atlantic encabeza la lista con el 13.2 %, tanto a nivel de New Jersey como de los Estados Unidos.

Cuadro 4: porcentaje de hogares sin vehículo, condados de la SJTPO, 2020 frente al 2015

Zona	Plan del 2020 Cantidad	Plan del 2020 porcentaje sin vehículo	Plan del 2015 Cantidad	Plan del 2015 porcentaje sin vehículo
Atlantic	13,137	13.2	13,530	13.4 %
Cape May	3,014	7.6	3,969	9.1
Cumberland	5,188	10	5,378	10.6
Salem	1,849	7.7	2,317	9.3
NJ	372,608	11.7	374,008	11.7
EE. UU.	10,424,934	8.7	10,405,375	9.0

Fuente: ACS 2014-2018. HSTP 2015 (estimaciones a 5 años de la ACS 2012).

Principales destinos

Hay muchos destinos en toda la región de la SJTPO a los que los usuarios del transporte de servicios humanos necesitan acceder de forma rutinaria, como bancos de alimentos, centros de atención diurna para adultos, hospitales, clínicas y agencias de servicios humanos (es decir, centros de formación profesional e instalaciones de formación para personas con discapacidades). Aunque muchos de estos servicios se concentran en las principales ciudades de Vineland y Atlantic City, muchos están situados en zonas menos accesibles de la región y requieren un medio de transporte fiable para que los usuarios puedan acceder a ellos. Las personas sin vehículo o con algún tipo de discapacidad no solo recurren al transporte de servicios humanos para ir al médico o acceder a servicios sociales, sino que también lo utilizan para ir a sus lugares de trabajo.

3. Servicios de transporte existentes

El inventario de los servicios de transporte existentes de ruta fija y en función de la demanda en la región de la SJTPO incluye una gama de servicios que van desde el sistema regional de autobuses proporcionado por NJ TRANSIT hasta los servicios municipales, comunitarios y de agencias privadas que satisfacen las necesidades de la población desfavorecida en materia de transporte. El inventario registra los servicios de transporte que actualmente se encuentran disponibles, a los cuales se les debe brindar mantenimiento y financiación.

Transporte de servicios humanos operado por el gobierno del condado

Hay cuatro (4) sistemas en función de la demanda gestionados por los departamentos del condado que prestan servicios a personas de la tercera edad, personas con discapacidades y personas con bajos ingresos, así como un servicio de ruta fija extraordinaria; una combinación de cinco (5) rutas en el condado de Cumberland operadas por el condado. Entre los servicios del condado se encuentran la [Unidad de Transporte del Condado de Atlantic](#) (Atlantic County Transportation Unit, ACTU), el [Transporte Gratuito del Condado de Cape May](#) (Cape May Fare Free Transportation, FFT), el [Sistema de Tránsito del Área de Cumberland](#) (Cumberland Area Transit System, CATS), [Servicios de Autobuses de Enlace a los Centros Laborales de Cumberland](#), el Programa de Transporte de Personas de la Tercera Edad y con Discapacidades del condado de Salem (SCOOT), y los [servicios de autobuses de enlace operados por la Autoridad de Tránsito de South Jersey](#) (South Jersey Transportation Authority, SJTA).

Servicios de transporte municipal

Cinco (5) municipios del condado de Atlantic gestionan, con una excepción, sus propios servicios de transporte en función de la demanda dirigidos a grupos específicos de personas que dependen del transporte público. Se trata de **Atlantic City** (personas de la tercera edad, personas con discapacidades y personas con bajos ingresos), **Brigantine** (personas mayores de 62 años), **Pleasantville** (personas mayores de 65 años y personas con discapacidades), **Margate** (personas mayores de 60 años y personas con discapacidades) y **Ventnor City** (personas mayores de 60 años y personas con discapacidades).

Transporte ofrecido por agencias particulares

Existen numerosas organizaciones y agencias, principalmente sin fines de lucro, en la región de la SJTPO que ofrecen servicios de transporte a grupos específicos de clientes o poblaciones objetivo que los necesiten. Estos servicios pueden incluir el transporte desde el lugar de residencia a un destino importante determinado por el usuario del servicio (por ejemplo, centros médicos, tiendas de comestibles, etc.), o a un destino específico, como las instalaciones que opera la agencia prestadora del servicio de transporte (por ejemplo, hospitales o centro de

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey

atención diurna). Algunas de las principales organizaciones sin fines de lucro, en su mayoría de varios condados, que prestan servicios de transporte a su clientela son [Pearl Transit](#), [Easter Seals of New Jersey](#), [Active Day](#) (antes Senior Care), [Shirley Eves Development and Therapeutic Center](#) y [Arc](#).

Transporte de servicios humanos operado por el Estado

New Jersey ofrece dos (2) servicios federales a un segmento de la población que depende del transporte público (a saber, personas con discapacidades y beneficiarios de Medicaid), en la región de la SJTPO, así como en todo el Estado. Los dos (2) servicios son [NJ Access Link](#) y [Medicaid Transportation](#) (LogistiCare).

Servicios de rutas fijas de autobuses de New Jersey Transit

[New Jersey Transit](#) (NJ TRANSIT) opera una red de rutas interurbanas e interestatales dentro del área de la SJTPO, que conectan las áreas urbanas con las áreas desarrolladas de la región de la SJTPO, así como con otros destinos en New Jersey y otras regiones del país. Aunque este sistema de rutas fijas con tarifa no ofrece las mismas ventajas a la población desfavorecida en materia de transporte que los servicios en función de la demanda proporcionados por los condados y otras entidades, este es un eslabón crucial en el sistema de transporte interconectado que sirve a este segmento de la población. El [Cuadro 5](#) muestra las rutas interurbanas de autobuses, mientras que el

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey

[Cuadro 6](#) muestra las rutas interestatales.

Cuadro 5: rutas interurbanas de autobuses

Número de ruta	Rutas
468*	Penns Grove – Woodstown
501	Atlantic City – Brigantine Beach
502	Atlantic City – Hamilton Mall – Atlantic Cape Community College
504	Bungalow Park – Chelsea Heights – Ventnor Plaza
505	Atlantic City – Margate – Longport
507	Atlantic City – Ocean City
508	Atlantic City – Richard Stockton University – Hamilton Mall
509	Atlantic City – Somers Point
510	Cape May – Wildwood (ruta de enlace; solo opera en verano)
552	Atlantic City – Cape May
553	Atlantic City – Upper Deerfield
554	Atlantic City – Lindenwold PATCO
559	Atlantic City – Lakewood

Fuente: NJ TRANSIT. Nota: *operada por la Unidad de Tránsito del Condado de Salem de conformidad con el contrato celebrado con NJ TRANSIT.

Cuadro 6: rutas interestatales de autobuses de NJ TRANSIT

Número de ruta	Rutas
313	Filadelfia – Wildwood – Cape May por Route 47
315	Filadelfia – Wildwood – Cape May por Black Horse Pike
316	Filadelfia – Wildwood – Cape May (ruta exprés; solo opera en verano)
319	Nueva York – Atlantic City – Wildwood – Cape May
401	Filadelfia – Salem
402, 410, 412	Filadelfia – Woodbury
408	Filadelfia – Millville
410	Filadelfia – Bridgeton
551	Filadelfia – Atlantic City

Fuente: NJ TRANSIT.

Servicio ferroviario de pasajeros

NJ TRANSIT opera la línea ferroviaria de Atlantic City, un servicio diario interurbano entre Atlantic City y Filadelfia. En el condado de Atlantic, el tren se detiene en Absecon, Egg Harbor City y Hammonton. El tren opera los siete días de la semana desde la madrugada hasta las primeras horas de la tarde. En algunas estaciones del tren, hay autobuses de enlace (por ejemplo, desde la estación de tren de Atlantic City hasta el centro, los casinos y hoteles de dicha ciudad). Aunque la línea ferroviaria de Atlantic City solo presta servicio a un corredor relativamente corto dentro del condado de Atlantic y de la región en general, esta proporciona un medio de transporte para los posibles trabajadores de este corredor hacia la zona empresarial de Atlantic City y viceversa, y hacia la parte laboral de la zona de Filadelfia.

4. Necesidades de transporte insatisfechas

Las necesidades de transporte insatisfechas consisten en brechas del servicio donde hay una demanda viable de recorridos entre dos (2) o más lugares. La duplicación del servicio puede indicar que se está supliendo una necesidad, pero también puede ser una oportunidad para mejorar la eficiencia. A continuación, se describen algunas de las necesidades adicionales, entre ellas, financiación, mayor frecuencia de los servicios y adaptación a sillas de ruedas y otros dispositivos de ayuda.

Condado de Atlantic:

- El aumento de los centros médicos de diálisis crea una necesidad de transporte hacia/desde los puntos prestadores de este servicio.
- Financiación para sustituir a la Fundación Pascale Sykes que gestiona dos (2) rutas comunitarias de autobuses de enlace - Ruta (Rt.) 54/40 Community Shuttle y English Creek-Tilton Road Community Shuttle. Se prevé que Pascale Sykes deje de financiar dichas rutas en el 2022. Se necesitan aproximadamente \$500,000 anuales para seguir prestando el servicio.

La Organización de Planificación de Transporte de South Jersey

Condado de Cape May:

- Aumento significativo de clientes en silla de ruedas.

Condado de Cumberland:

Oficina de Servicios para Adultos Mayores y Personas con Discapacidad del Condado de Cumberland.

- Sigue existiendo la necesidad de ampliar el horario regular y de los fines de semana.
- Se requieren más rutas de transporte en las zonas rurales del condado.

Condado de Salem:

- Implementación de un servicio que incluya el servicio de rutas alimentadoras de NJ TRANSIT en el corredor de Salem/Pennsville/Penns Grove/Carneys Point.

Necesidades adicionales, identificadas por las partes interesadas:

- Ruta de autobús a Filadelfia
- Líneas ferroviarias hasta el centro de Jersey y Filadelfia
- Ofertas laborales para personas sin hogar
- Más rutas y trenes en la línea ferroviaria de Atlantic City
- Más servicios de NJ TRANSIT o la adquisición de vehículos adicionales que se desplacen de Mays Landing Road a Vineland, Millville y Bridgeton durante las horas de menor tráfico
- Rutas de autobús adicionales para atender a las poblaciones con problemas de transporte

5. Recomendaciones del plan

Las recomendaciones específicas relativas a las ofertas actuales o ampliadas de transporte de servicios humanos son del Plan del 2015 y se modificaron o eliminaron en los casos donde se presentaron cambios en las condiciones y los supuestos en los que se basaron, o debido a la información y las opiniones que se han recibido como parte del proceso de divulgación pública de este Plan de Tránsito de Acceso Universal. Esto podría incluir cambios en los servicios de transporte que se prestan en la región, la demografía y otros factores.

En el

[Cuadro 7](#), que aparece a continuación, se priorizan las recomendaciones del Plan de Tránsito de Acceso Universal. Hay recomendaciones a corto o mediano plazo, proyectadas a uno o tres años, así como recomendaciones a largo plazo, que se proyectan de tres a cinco años.

Cuadro 7: priorización de las recomendaciones

Corto y mediano plazo (uno (1) a tres (3) años)		
	Condado(s)	Recomendación
1	A nivel regional	Analizar los servicios existentes y buscar maneras de mejorar la eficiencia y reducir los costos
2	Condados de Atlantic y Cape May	Ofrecer una nueva ruta de autobús desde Woodbine hasta Atlantic City
3	Condados de Atlantic y Cape May	Crear o ampliar la ruta de autobús desde el norte de Cape May hasta Atlantic City
4	Condado de Cape May	Ofrecer una nueva ruta de autobús entre Woodbine y la parte sur de Cape May
5	Condado de Cape May	Crear o ampliar la ruta de autobús que opera en paralelo al servicio de NJ TRANSIT entre Cape May y Vineland
6	Condado de Salem	Crear o renovar el servicio de enlace NJ 49/US 130 del condado de Salem que conecta la ciudad de Salem con las principales zonas empresariales del condado y la zona norte
Largo plazo (tres (3) a cinco (5) años)		
7	Condado de Atlantic	Ampliar la ruta de autobús (315) de NJ TRANSIT que va desde Hamilton Mall hasta Atlantic Cape Community College
8	Condado de Cape May	Ofrecer una nueva ruta de autobús entre Woodbine y la parte sur de Cape May
9	Condado de Cumberland	Ofrecer un nuevo servicio diario entre Laurel Lake y el municipio de Commercial, que pase por Port Norris
10	Condados de Cumberland y Salem	Ofrecer un nuevo servicio diario entre la parte noroeste del condado de Salem y Bridgeton
11	Condado de Salem	Ofrecer un nuevo servicio diario hacia Wilmington y Elsmere en Delaware
12	Condado de Cumberland	Ofrecer una nueva ruta alimentadora que conecte Fairton, Cedarville y Port Norris
13	Condado de Salem	Ofrecer un nuevo servicio desde el este del condado de Salem, que pase por Elmer y Olivet
14	A nivel regional	Ampliar las rutas alimentadoras de los servicios ferroviarios y de autobuses de NJ TRANSIT

6. Resumen del plan y próximos pasos

El Plan de Tránsito de Acceso Universal está destinado a servir como punto de partida, mas no como punto final, en la mejora del sistema de transporte de servicios humanos de la región. Partiendo de las recomendaciones citadas en este plan, la SJTPO identificará las recomendaciones que son más fáciles de implementar y las compilará en un proyecto, en el cual se incluirá un análisis de los servicios existentes para identificar posibles reducciones de costos y deficiencias en la prestación de servicios.

Además de poner en marcha el proyecto, la SJTPO tomará las siguientes medidas para materializar la mayor cantidad posible de recomendaciones.

- Convocar reuniones con las partes interesadas para hablar sobre barreras específicas de la implementación, como falta de demanda o poca financiación, así como las posibles soluciones para superar estas barreras.
- Llevar a cabo actividades adicionales de recopilación de datos o previsiones sobre el número de pasajeros para ayudar a justificar la implementación de las recomendaciones.
- Investigar otros programas de financiación que puedan ayudar en la implementación de estas recomendaciones.

El Plan de Tránsito de Acceso Universal también recomienda la creación de un Comité Coordinador del Condado que ayude a implementar el plan. Si bien la participación de la SJTPO en dicho comité es una posibilidad, en este momento se desconocen los detalles relativos a la creación y el funcionamiento del mismo.

En resumen, el Plan de Tránsito de Acceso Universal detalla que la planificación del transporte de servicios humanos es un proceso dinámico que responde a las condiciones y oportunidades cambiantes. La prestación de servicios para la población que depende del transporte público puede lograrse mediante un enfoque continuo y cooperativo en el que participen los proveedores del transporte de servicios humanos, las partes interesadas y las agencias y organizaciones de planificación estatales y regionales involucradas en el proceso de planificación y toma de decisiones.