



# Título VI/ Resumen del Análisis de Equidad

## Rediseño de la Red de Metro Transit

### ¿Qué es el Rediseño de Metro?

La ciudad de Madison está realizando cambios a las rutas de autobús de Metro para mejorar el servicio para la comunidad.

### ¿Qué es Análisis de Equidad?

Una parte importante acerca de realizar cambios al sistema de autobuses es el de observar cómo esos cambios afectarían a diferentes grupos de personas. Esto se conoce como un Análisis de Equidad. Los objetivos de un análisis de equidad incluyen asegurarse de que:

- Las personas Negras, Indígenas o de Color (BIPOC por sus siglas en inglés) residentes se benefician de los cambios de igual forma en que se benefician los residentes Blancos.
- Los vecindarios de bajos ingresos se benefician de igual forma en que se benefician otros vecindarios.
- Cualquier corte en el servicio no perjudica a un grupo en particular más que a los otros.

Metro también observó cómo los cambios afectarían a las personas que no habla en inglés, a los adultos y a las personas con discapacidades.

### ¿Cómo se mide la equidad?

Metro considera la frecuencia con que un autobús se detiene cerca de cada vecindario y a cuantos sitios o empleos pueden llegar los residentes desde el lugar dónde viven. Los sitios en que están localizados los empleos es una buena forma de ver hacia dónde puede dirigirse la gente debido a que los lugares donde la gente trabaja también son los lugares donde muchas personas van a hacer compras, comer y recibir otros servicios.

### El análisis ha encontrado que con el rediseño del servicio:

#### 1. Las personas podrán llegar hasta más lugares usando el autobús.

- Los residentes verán un aumento del 27% en el número de veces que un autobús pasa por su vecindario.
- 47% de los residentes podrán dirigirse a muchos lugares más.\*
- 3% de los residentes sólo podrán dirigirse a menos lugares.\*

#### 2. Los residentes BIPOC se beneficiarán de igual forma o más que los residentes Blancos.



- Los vecindarios con más residentes BIPOC verán un aumento del 30% en el servicio de autobús. los vecindarios con más residentes Blancos verán un aumento del 26%.
- 56% de los residentes Asiáticos, 52% de los residentes Hispánicos, 45% de los residentes Negros y 45% de los residentes Blancos tendrán muchos más lugares a los que podrán llegar en autobús.\*
- Menos residentes BIPOC sufrirán efectos negativos comparados con los pasajeros Blancos. 2% de los residentes Asiáticos, Hispánicos, y Negros tendrán menos lugares a los que puedan llegar en autobús. 3% de los residentes Blancos tendrán menos lugares a los que puedan llegar.\*

### **3. Los residentes de bajos ingresos se beneficiarán tanto o más que otros residentes.**

- Los residentes con bajos ingresos tendrán un 20% más de servicios. Otros vecindarios tendrán un 32% más de servicios. Estos números son altos debido a que el sistema de puntos de transferencia actual cuenta los viajes dos veces.
- 67% de los residentes con bajos ingresos tendrán muchos más lugares a los que puedan llegar en autobús. 40% de otros residentes tendrán más lugares a los que puedan llegar.\*
- Menos personas de bajos ingresos sufrirán efectos negativos comparados con otros residentes. Sólo el 2% de residentes de bajos ingresos tendrá menos lugares a los que puedan llegar comparado con el 3% de otros residentes.\*

### **4. Los residentes que no hablan inglés tendrán un beneficio similar al que tienen los residentes que hablan inglés.**

47% de los residentes que no hablan inglés tendrán más lugares a los que puedan llegar en autobús. 3% de los residentes que no hablan inglés tendrán menos lugares a los que puedan llegar.\* Estos números son los mismos para toda la población.

### **5. Los adultos mayores se beneficiarán, pero no tanto como otros.**

36% de adultos mayores tendrán muchos más lugares a los que puedan llegar en autobús. 4% de los adultos mayores tendrán menos lugares a los que puedan llegar.\*

- Esto se debe a que es más probable que los adultos mayores en Madison vivan en viviendas unifamiliares en áreas donde las viviendas están más dispersas unas de las otras. Es menos probable que estas viviendas estén cerca de calles principales donde se planea que pasen los autobuses.
- Un sistema que sea más dispersado hacia los vecindarios y áreas alejadas de las calles principales (modelo de cobertura) podría tener más beneficios para los adultos mayores, pero ofrecería menos beneficios para las personas con



---

ingresos más bajos y los residentes BIPOC.

**6. Las personas con discapacidades podrían beneficiarse menos del rediseño de la red que otros, pero la información limitada hace que esto no sea muy claro.**

La información del Censo en donde viven las personas con discapacidades es mucho menos precisa que la información de otros residentes. La información tampoco muestra exactamente dónde viven las personas con discapacidades, el tipo de discapacidad o cómo la discapacidad de alguien afecta la forma en que pueden llegar a la parada del autobús o usar el autobús.

- La información disponible sugiere que el 41% de los residentes con discapacidad tendrán muchos más lugares a los que podrán llegar en autobús. 4% de los residentes con discapacidades tendrán menos lugares a los que podrán llegar.\* Estos números son un poco más bajos que la población en total, pero no lo suficientemente altos como para ser considerados como un impacto negativo.

**\* Notas resumidas**

- El análisis compara el sistema actual 2022 de Metro al grupo propuesto de rutas rediseñadas.
- **‘Llegar hasta muchos lugares más’** significa estar en capacidad de llegar hasta 10,000 empleos adicionales o más dentro de un recorrido en autobús de 45 minutos.
- **‘Llegar hasta menos lugares’** significa sólo poder llegar hasta 1,000 empleos o menos dentro de un recorrido en autobús de 45 minutos.
- **‘Aumento en el servicio a los vecindarios’** se refiere al número de viajes en autobús multiplicado por el número de personas.