



PLANNING AND SERVICE DEVELOPMENT  
BEN FRANKLIN **TRANSIT**

# ANNUAL SERVICE PLAN

## SERVICE IMPROVEMENTS

# 2023

---

The Annual Service Plan (ASP) focuses on service efficiency, effectiveness, and reliability.

El Plan de Servicio Anual (ASP) se enfoca en la eficiencia, la eficacia y la fiabilidad del servicio.

## TABLE OF CONTENTS

<b>2023 ANNUAL SERVICE PLAN</b> .....	<b>1</b>
<b>FIXED ROUTE</b> .....	<b>1</b>
RECOMMENDED SERVICE CHANGES .....	2
<b>METRO ROUTE 1</b> .....	2
<b>METRO ROUTE 3</b> .....	3
<b>ROUTE 40</b> .....	4
<b>ROUTE 42</b> .....	5
<b>ROUTE 47</b> .....	5
<b>ROUTE 48</b> .....	6
<b>ROUTE 268</b> .....	6
HANFORD SITE SERVICE .....	7
OTHER FIXED ROUTE CHANGES .....	7
<b>CONNECT</b> .....	<b>8</b>
SERVICE CHANGES .....	8
<b>ADA / DIAL-A-RIDE</b> .....	<b>8</b>
SERVICE CHANGES .....	8
<b>GENERAL DEMAND</b> .....	<b>8</b>
PHASE OUT .....	9
<b>VANPOOL</b> .....	<b>9</b>
SERVICE CHANGES .....	9
<b>LOOKING AHEAD – UPCOMING PASSENGER FACILITIES (2023-2024)</b> .....	<b>9</b>
QUEENSGATE TRANSIT HUB .....	9
DOWNTOWN PASCO TRANSIT HUB .....	10
WEST PASCO TRANSIT HUB .....	10
<b>DEVELOPMENT AND LAND USE</b> .....	<b>10</b>
1 – ROUTE 224 CORRIDOR – WEST RICHLAND .....	11
2 – BADGER MOUNTAIN SOUTH – RICHLAND .....	11
3 – BROADMOOR – PASCO .....	11
4 – SOUTHRIDGE – KENNEWICK .....	11
5 – EAST PASCO .....	11
6 – HORN RAPIDS – RICHLAND .....	12
7 – SOUTHWEST KENNEWICK .....	12

<b>TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS (NOT APPLICABLE)</b> .....	<b>12</b>
BACKGROUND .....	12
<b>BUDGET IMPACT</b> .....	<b>12</b>
REVENUE HOURS.....	12
LABOR.....	13
<b>PUBLIC OUTREACH</b> .....	<b>13</b>
OUTREACH INITIATIVES .....	13
Public Feedback.....	14

## FIGURES/MAPS

Figure 1 - METRO Route 1 Realignment .....	3
Figure 2 - Identified Areas Of Growth Within The Tri-Cities.....	10

## TABLES

Table 1 – METRO Route 1 Proposed Service Change Data .....	2
Table 2 – METRO Route 3 Proposed Service Change Data .....	4
Table 3 – Route 40 Proposed Service Change Data .....	4
Table 4 – Route 42 Proposed Service Change Data .....	5
Table 5 – Route 47 Proposed Service Change Data .....	6
Table 6 – Route 48 Proposed Service Change Data .....	6
Table 7 – Route 268 Proposed Service Change Data .....	7

## APPENDICES

APPENDIX A*	-	2023 Annual Service Plan Recommendation Summary
APPENDIX B*	-	2023 Annual Service Plan Approval Resolution

\* Los apéndices se pueden hacer disponibles en español poniéndose en contacto con el coordinador del Título VI.

- Por correo: Ben Franklin Transit Title VI Coordinator 1000 Columbia Park Trail Richland, WA 99352-4851
- Por teléfono: 509.734.5107
- Por correo electrónico: [TitleVICoordinator@bft.org](mailto:TitleVICoordinator@bft.org)
- Por fax: 509.735.1800

## 2023 ANNUAL SERVICE PLAN

In January 2021, the Ben Franklin Transit (BFT) Board of Directors adopted the *Annual Service Plan Policy*. The policy aligns service planning and delivery. It also provides vital input on the budget process while managing the approval of annual labor requirements. The Annual Service Plan (ASP) is produced by soliciting feedback from the community and BFT staff. During the ASP process, BFT analyzes the service data to better understand how services can be enhanced and operational efficiencies can be improved.

Since the implementation of the 2017 Comprehensive Service Plan (CSP), BFT has been making incremental changes to its fixed route network to improve frequency, expediency, and reliability. As part of these ongoing efforts within the 2021 modified ASP, BFT implemented two (2) new high-frequency routes. METRO Route 1 and METRO Route 3 provide 15-minute service all day between major transit centers and along high-demand corridors from Monday to Saturday. To expand fixed route service in under-served areas in Kennewick, BFT implemented Route 40, a new local service. In Richland, the frequency was improved on local Route 26. On August 29th, 2021, BFT also implemented Sunday service on six (6) fixed routes, Dial-A-Ride, and CONNECT.

The 2022 ASP focused primarily on service efficiency, effectiveness, and reliability. Service change recommendations included the following:

- ☑ Elimination of Route 66
- ☑ Alignment alterations and frequency increases on Route 67
- ☑ Extension of Route 64
  - Provide service to future Amazon distribution centers and the Lakeview Community
- ☑ Minor alignment alteration to Route 123
- ☑ Minor schedule adjustments to several fixed routes to improve on-time performance

To date, all service change recommendations have been implemented except for the Route 64 extension. The extension was delayed until March 2023 to better align with the opening of the Amazon distribution centers.

The 2023 ASP consists of modest service change recommendations that will result in improved fixed route service on Saturdays and Sundays. The modifications will also increase efficiencies to the high-frequency METRO Routes during off-peak hours. Recommendations to change CONNECT and General Demand services will encourage higher usage of our fixed route system.

A modest approach that focuses on efficiencies has been taken in response to BFT's Board of Directors' push to make BFT's service more cost-effective. Additionally, all BFT's modes of service will be subject to a fare change per the ongoing fare study. BFT's Board of Directors will address the planned fare change in 2023.

## FIXED ROUTE

The 2023 ASP proposes adjustments to weekday late-night service as well as Saturday and Sunday services. A minor route alignment to METRO Route 1 is also being proposed. The service changes proposed do not constitute as a major service change per BFT's *Major Service Change Policy*.

## RECOMMENDED SERVICE CHANGES

For 2023, the recommended service changes are identified in this document through charts and graphs to reflect the decrease and increase in service. **Red** identifies the decrease in service, **green** identifies the increase in service, and **gray** indicates that there is no change in service.

### METRO ROUTE 1

The staff has observed that ridership on METRO Route 1 starts to noticeably decline after 8 PM on weekdays (see Attachment C). Considering this drop in ridership, a decrease in frequency from 15 minutes to 30 minutes from 8 PM to the end of service on weekdays and Saturdays is recommended. This level of service will align with the proposed 30-minute frequency from 8 PM to the end of service for METRO Route 3.

Other minor adjustments to METRO Route 1 will be made to improve on-time performance and overall operational efficiency. Once schedule adjustments are identified, changes will include a consolidation of bus stops along the route to reduce dwell time and improve schedule adherence.

A minor route alignment adjustment is also being proposed that would reduce wait time at Columbia Center Blvd. and Quinault Ave. on eastbound trips. The recommended changes will result in a reduction of approximately 1,623 revenue hours annually, which accounts for about a 5% decrease in revenue hours on METRO Route 1. This reduction of service is not considered a major service change. The service changes outlined are proposed to be implemented in June 2023.

### RECOMMENDED CHANGES FOR METRO ROUTE 1

- Reduce frequencies to 30 minutes from 8 PM to 10 PM
- Consolidate bus stops along the route to improve run time and schedule adherence
- Adjust the schedule to facilitate improved connections at Three Rivers Transit Center
- Adjust route alignment to avoid a left turn at Quinault Ave.

**Table 1 – METRO Route 1 Proposed Service Change Data**

<i>Service Window</i>	<i>Operating Hours</i>	<i>Headway (Min)</i>	<i>Vehicles</i>	<i>Annual Revenue Hours (Current)</i>	<i>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</i>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	15 (30)*	6 (4)*	26,903	<b>25,442 (reduction)</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	20 (30)*	5 (4)*	3,943	<b>3,780 (reduction)</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	30	3	1,626	1,626

\*Headway and Vehicles after 8 PM



**Figure 1 - METRO Route 1 Realignment**

**METRO ROUTE 3**

Staff has observed that ridership on METRO Route 3 starts to noticeably decline after 8 PM on weekdays and Saturdays (see Attachment C). Considering this drop in ridership, a decrease in frequency from 15 minutes to 30 minutes from 8 PM to the end of service on weekdays and Saturdays is recommended. This level of service will align with the proposed 30-minute frequency from 8 PM to the end of service for METRO Route 1.

Other minor adjustments to METRO Route 3 will be made to improve on-time performance and overall operational efficiency. These changes include further schedule adjustments and consolidation of bus stops along the route to reduce dwell time and improve schedule adherence. The recommended changes will result in a reduction of approximately 1,224 revenue hours annually, which accounts for about a 6% decrease in revenue hours on METRO Route 3. The service changes outlined are proposed to be implemented in June 2023.

**RECOMMENDED CHANGES FOR METRO ROUTE 3**

- Reduce frequencies to 30 minutes from 8 PM to 10 PM
- Consolidate bus stops along the route to improve run time and schedule adherence
- No alignment changes are recommended

**Table 2 – METRO Route 3 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>15 (30)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>16,070</b>	<b>15,054 (reduction)</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>15 (30)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>3,082</b>	<b>2,874 (reduction)</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>1,073</b>	<b>1,073</b>

\*Headway and Vehicles after 8 PM

**ROUTE 40**

Since its implementation in 2021, Route 40 has proven to be one of the most productive local routes in the fixed route system. Route 40 offers a direct connection between the Dayton Transfer Point and the Clearwater Ave. commercial corridor. It is providing improved service to areas with some of the highest density of low-income and minority populations found in BFT’s service area.

The Planning staff is recommending that Route 40 operate on Sundays, in place of Route 42. Ridership suggests that Route 42 is mainly used as a connection between Dayton Transfer Point, which Route 40 will still provide. Operating Route 40 will also allow for better services to the high concentration of low-income and minority populations along the route. Additionally, operating Route 40 will establish a more direct connection between Dayton Transfer Point and the Clearwater Ave. commercial corridor on Sundays, which has been a consistent request from the public.

The recommended changes will result in an addition of approximately 1,076 revenue hours annually, which accounts for about a 13% increase in revenue hours on Route 40. The service changes outlined are proposed to be implemented in June 2023.

**RECOMMENDED CHANGES FOR ROUTE 40**

- Operate 30-minute service on Sundays from 8 AM to 6:30 PM
- No alignment changes are recommended

**Table 3 – Route 40 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours (Proposed)</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>7,036</b>	<b>7,036</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1,336</b>	<b>1,336</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>1,076 (increase)</b>

---

## ROUTE 42

Planning staff has determined that Route 42 should be discontinued on Sunday. The resources used to operate this service will be used to add Route 40 service on Sunday. Data suggest that Route 42 is mainly used as a connection between Dayton Transfer Point and Three Rivers Transit Center on Sundays, and there is very little ridership at stops between these two points. There are stops near the intersection of Olympia St. and 4<sup>th</sup> Ave. that generate ridership, but this area will continue to be served directly by Route 40.

The recommended changes will result in a reduction of approximately 1,073 revenue hours annually, which accounts for about an 11% decrease in revenue hours on Route 42. This service change is proposed to be implemented in June 2023.

---

### RECOMMENDED CHANGES FOR ROUTE 42

- Discontinue service on Sundays
- No alignment changes are recommended

**Table 4 – Route 42 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours (Proposed)</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>2 (1)*</b>	<b>7,527</b>	<b>7,527</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>2 (1)*</b>	<b>1,437</b>	<b>1,437</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1,073</b>	<b>Discontinued</b>

*\*Headway and Vehicles after 8 PM*

---

## ROUTE 47

The most common request for service from both customers and BFT staff has been the addition of Route 47 service on Sundays. Route 47 is one of BFT's highest ridership local routes and provides a key connection between Dayton Transfer Point, the Southridge commercial area, and Three Rivers Transit Center. Considering this, the Planning staff is recommending the addition of service from 8 AM – 6:30 PM on Sundays. This change will allow for a significant increase in coverage on the Sunday fixed route network and provide trips to Trios Hospital and commercial hotspots such as the Southridge Walmart on Sundays.

The recommended changes will result in an addition of approximately 2,116 revenue hours annually, which accounts for about a 12% increase in revenue hours on Route 47. This service change is proposed to be implemented in June 2023.

---

### RECOMMENDED CHANGES FOR ROUTE 47

- Add 30-minute service from 8 AM to 6:30 PM on Sundays
- No alignment changes are recommended



**Table 5 – Route 47 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours (Proposed)</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>14,910</b>	<b>14,910</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>2,844</b>	<b>2,844</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>2,116 (increase)</b>

*\*Headway and Vehicles after 8 PM*

**ROUTE 48**

Planning staff is recommending that Route 48 operates on 30-minute headways on Saturdays. Route 48 currently runs hourly and is the only local route to do so on Saturdays. All other local routes operate on 30-minute headways. Route 48 will operate on 30-minute headways from 7 AM- 8 PM on Saturdays. It will operate on 60-minute headways from 8-10 PM. This recommendation is being made to make local route frequencies consistent on Saturdays and meet unmet demand in Route 48’s coverage area.

The recommended changes will result in an increase of approximately 668 revenue hours annually. These changes account for about an 8% increase in revenue hours on Route 48. This service change is proposed to be implemented in June 2023.

**RECOMMENDED CHANGES FOR ROUTE 48**

- Operate 30-minute service on Saturdays
- No alignment changes are recommended

**Table 6 – Route 48 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours (Proposed)</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)</b>	<b>2 (1)</b>	<b>7,548</b>	<b>7,548</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)</b>	<b>2(1)</b>	<b>773</b>	<b>1,441 (increase)</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*\*Headway and Vehicles after 8 PM*

**ROUTE 268**

To address service gaps that were identified because of the discontinuation of Route 66 in 2022, Planning staff is recommending the addition of Route 268 service on Saturdays. This recommendation is in response to the numerous requests from the public. This service will operate from 7 AM to 8 PM. Service on Route 268 will also provide a consistent 15-minute trip between Knight St. Transit Center and 22<sup>nd</sup> Ave. (together with Route 225), which is currently only available on weekdays. The resources required to operate Route 268 will eventually be reallocated to the future METRO Route 2 and local Route 68. These changes will not occur until the planned West Pasco Transit Hub is operational.

The recommended changes will result in the addition of approximately 1,997 revenue hours annually, which accounts for about a 19% increase in revenue hours on Route 268. This service change is proposed to be implemented in June 2023.

#### RECOMMENDED CHANGES FOR ROUTE 268

- Add 30-minute service from 7 AM to 8 PM on Saturdays
- No alignment changes are recommended

**Table 7 – Route 268 Proposed Service Change Data**

<b>Service Window</b>	<b>Operating Hours (Proposed)</b>	<b>Headway (Min)</b>	<b>Vehicles</b>	<b>Annual Revenue Hours (Current)</b>	<b>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</b>
<b>Weekday</b>	<b>6:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>10,706</b>	<b>10,706</b>
<b>Saturday</b>	<b>7:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	-	<b>1,997 (increase)</b>
<b>Sunday</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	-	-	-	-

*\*Headway and Vehicles after 8 PM*

#### HANFORD SITE SERVICE

To provide the Hanford site employees with an affordable, safe, and environmentally sustainable solution, the Board of Directors and the General Manager requested the feasibility of service. The pilot program would provide bus service to the Hanford site during both the morning and evening rush hours. In the past, BFT Vanpool captured as much as 14% of Hanford Site commuters but ridership saw sharp declines during the pandemic due to social distancing and work-from-home guidelines. A fixed route bus service would offer higher seating capacity and further reduce vehicles on the road lowering emissions and single-occupancy vehicles. The following points will be taken into consideration\*:

- Conduct a feasibility study in partnership with Hanford executive team to disseminate the Hanford worker commute survey
- Potential Hanford commuter pilot project based on study results
- Additional 1500 Revenue hours will be added for this pilot service
- Hire additional staff to ensure coverage
- Three Pilot Routes from a predetermined location (Pasco, Kennewick, and Richland)
- Evaluate Hanford access points

\*The success of this pilot relies heavily on staffing levels available at the moment that service commences. BFT will continue to monitor and produce contingency plans.

#### OTHER FIXED ROUTE CHANGES

- Establish a Seasonal Service Policy and feasibility of providing free fare for special events
- Minor schedule adjustments to other routes
- Reassess tripper/overload services serving schools within our service area for modifications, eliminations, or additions based on need or demand.
- Work towards the removal of all “flag stops” in the fixed route system

## CONNECT

CONNECT provides an on-demand service that is open to the general public and allows for same-day trips to fixed route connections within pre-defined zones. Most trips on CONNECT are scheduled via a mobile application, but a call-in option also exists for those without a smartphone or cellular data plan. CONNECT service started in April 2020, right as the COVID pandemic was beginning, and has since grown to become a staple of BFT's transit services.

CONNECT has seen considerable ridership increases in 2022. This rapid increase in ridership has led to some growing pains that the Planning staff hopes to address with the discontinuation of certain service parameters that were instituted as a response to COVID. The main goal of the recommended changes will be to reduce instances where customers bypass the fixed route service altogether. CONNECT is meant to provide a connection to BFT's fixed route services, not to operate like a point-to-point taxi.

## SERVICE CHANGES

Planning staff is recommending the following changes to CONNECT service in 2023:

- Removal of all "essential service" points of interest that were added in response to FTA mandated COVID capacity requirements on the fixed route system
- Redefine zones to further encourage the use of the fixed route system
- Adjustments to connection points (pre-defined CONNECT stops) to reduce instances of fixed route system bypass
- Potential fare changes based on ongoing fare study (Board of Directors action item in 2023)

Planning staff will also be assessing the performance of the third-party company that currently operates CONNECT. The current service contract is up for renewal in Spring 2023. Renewal will be contingent on past performance, customer satisfaction, and willingness of the to improve upon certain operational issues that have been identified by both BFT and the public.

## ADA / DIAL-A-RIDE

BFT's Dial-A-Ride (DAR) service provides on-demand, point-to-point transit services for eligible riders. Eligible riders must book trips at least 24 hours in advance.

## SERVICE CHANGES

Dial-A-Ride service will be limited to journeys entirely within the PTBA. BFT will examine new fare and service structures for DAR trips beyond the boundaries of the PTBA as part of the ongoing fare study. Also, BFT will complete a comprehensive study of the existing fare structure for all modes including ADA Dial-A-Ride by the end of 2022. Fare change recommendations will be brought to the Board of Directors in 2023.

## GENERAL DEMAND

General Demand (GD) service allows riders to book transportation in advance, with travel between designated stops outside of the regular fixed route services to the nearest BFT intercity stop or transit center. GD Reservations must be made at least 24 hours in advance of the intended time of travel.

## PHASE OUT

Although the need for GD service remains strong in Benton City and Prosser, the service is underutilized within the Tri-Cities. Due to very low ridership and the expanded availability of CONNECT on-demand service, GD will be phased out within the Tri-Cities by January of 2023.

This phase-out of General Demand includes the cities of:

- Kennewick
- Pasco
- Richland
- West Richland
- Finley

GD service will continue to be available in Benton City and Prosser for the foreseeable future. Changes to GD service in that area will be made following the completion of additional ongoing planning efforts.

## VANPOOL

Vanpool is a rideshare service that allows groups of five (5) to 15 to commute together in a comfortable passenger van. BFT owns, maintains, manages, insures, and licenses six (6), 12, and 15 passenger vans. Vanpooling is a perfect choice for anyone commuting within BFT's service area. The Vanpool program currently serve clients in the following locations: Pendleton, Walla Walla, Connell, Patterson, and the Hanford Site. Vanpool usage declined considerably during the COVID pandemic, but ridership continues to recover. BFT's main goal is to continue to purchase vehicles and market the service so the rideshare service can grow.

## SERVICE CHANGES

BFT will complete a comprehensive study of the existing fare structure for all modes, including Vanpool by the end of 2022. Fare change recommendations will be brought to the Board of Directors in 2023.

## LOOKING AHEAD – UPCOMING PASSENGER FACILITIES (2023-2024)

### QUEENSGATE TRANSIT HUB

The Queensgate Transit Hub located on Windmill Rd. in Richland off Interstate 182 will serve to enhance connectivity between Kennewick, West Richland, Downtown Richland, and Prosser / Benton City. This facility will also enable future high-frequency service between the Queensgate area in Richland and Kennewick. The Queensgate facility is expected to be operational in Spring of 2024. Significant service changes will need to be made in 2024 to incorporate the new transit hub facility into the fixed route system. These service changes will include an extension of service from Knight St. and Three Rivers transit centers. There will also be changes to Route 170 which provides connections between Tri-Cities and the outlying communities of Prosser and Benton City. These service changes will be outlined in the 2024 Annual Service Plan.

The Queensgate Transit Hub project is currently in the pre-construction phase. Construction is expected to start in second quarter (Q2) of 2023.

## DOWNTOWN PASCO TRANSIT HUB

BFT has purchased a property for the construction of a Downtown Pasco transit hub. This facility will allow for expanded service to East Pasco and will provide an easily accessible transportation hub within walking distance of Downtown Pasco. BFT plans to use the site's existing building as a Customer Service center and auxiliary office space. Design efforts will continue in 2023 and construction is expected to begin in 2024.

## WEST PASCO TRANSIT HUB

BFT is in the early stages of developing a transit center in the Broadmoor area of West Pasco. This facility will serve as a transfer point between Pasco local routes and the future METRO Route 2 (current Route 225). An exact location for this facility has yet to be fully determined. This facility is expected to be operational in late 2024 or early 2025. BFT is waiting to find a suitable property in the future Broadmoor development in Pasco. Property acquisition is expected in late 2023.

## DEVELOPMENT AND LAND USE

BFT aims to orient future service expansions around the evolving needs and travel patterns of the service area. BFT works closely with local planning officials and private developers to ensure that future growth and development are accessible with Dial-A-Ride, fixed route, or on-demand service. However, the Tri-Cities and the surrounding communities within the PTBA have grown and expanded in a way that is not wholly conducive to operating accessible and efficient transit service.

BFT recognizes the challenges of planning transit services in this type of built environment but also recognizes that these challenges can be overcome with the application of new technology, the encouragement of transit-oriented development on a jurisdictional and regional level, and a commitment to serve all those who wish to access our services. As part of the ASP process, the Planning staff has identified areas in the PTBA that are rapidly growing and may require additional service.

This additional service will initially be met with CONNECT on-demand service until sufficient demand for fixed route service is developed.

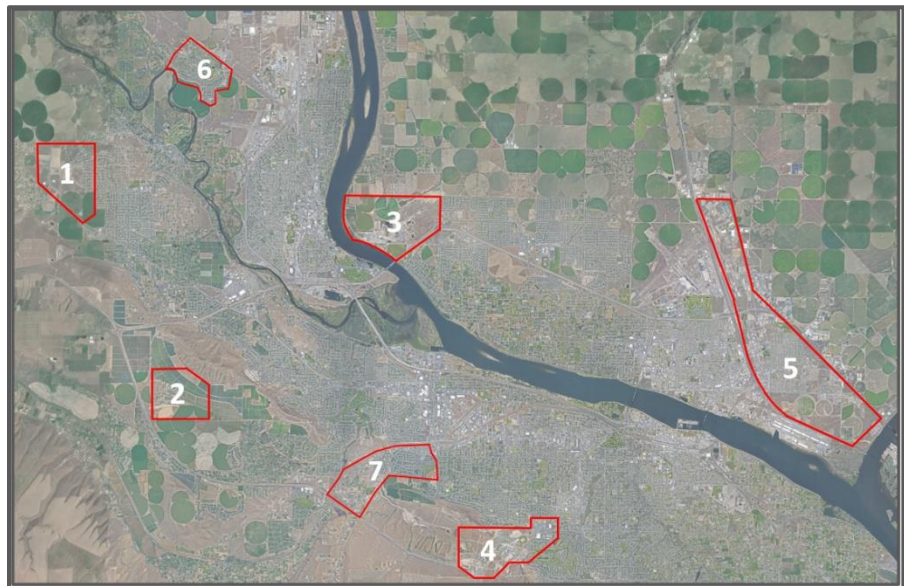


Figure 2 - Identified Areas Of Growth Within The Tri-Cities

## **1 – ROUTE 224 CORRIDOR – WEST RICHLAND**

Connecting Richland, West Richland, and Benton City, The Route 224 corridor has seen substantial residential and commercial growth in recent years. To accommodate this growth, the city of West Richland and Benton-Franklin Council of Governments (BFCOG) have begun a Complete Streets project expected to be completed in mid- 2023.

BFT has identified Route 224 as a possible alignment for future fixed route service connecting Benton City, West Richland, and downtown Richland. This option will be considered further pending the completion of ongoing planning efforts focused on Benton City and Prosser.

## **2 – BADGER MOUNTAIN SOUTH – RICHLAND**

The Badger Mountain South development area is anticipated to include up to 5,000 residential units at full build-out. In addition, commercial and medical developments are planned for this area in the coming years. At present, BFT has no plans to serve this area with fixed route transit but will work to ensure the area is easily accessible via CONNECT on-demand service.

## **3 – BROADMOOR – PASCO**

The Broadmoor area of West Pasco has been subject to ongoing planning and development efforts by the City of Pasco, and significant residential and commercial growth is anticipated in this area in the coming years. BFT has committed to developing a transit center in West Pasco within the Broadmoor development area. This facility will serve as a transfer point between local routes and the future METRO Route 2 (currently Route 225).

## **4 – SOUTHRIDGE – KENNEWICK**

The Southridge area along Highway 395 has developed into a major commercial and institutional center. Walmart, Trios Health, and Southridge High School serve as substantial trip generators for BFT fixed route and CONNECT on-demand service. Additional anticipated residential growth along Bob Olson Pkwy. and a planned expansion of the Trios health campus has created the need for enhanced BFT service in the Southridge area. BFT intends to expand fixed route service to the Southridge area in the coming years and is in the early stages of planning for a future transit hub to serve the area.

## **5 – EAST PASCO**

The area east of downtown Pasco is anticipated to see strong growth in the coming years. Most notably, the construction of two new distribution facilities south of A St. is anticipated to generate significant transit demand. To meet this demand, BFT will be extending and streamlining Route 64 to provide fixed route coverage to these facilities. As part of this expansion, BFT is working with private developers to construct a layover facility on Sacajawea Park Rd. This facility will enable future fixed route opportunities for East Pasco. Additionally, BFT has committed to conducting an area study of East Pasco to identify service growth opportunities.

## 6 – HORN RAPIDS – RICHLAND

The Horn Rapids area is located along SR 240 in the northwest corner of Richland. This is a rapidly growing area that includes residential, commercial, and industrial development. In the past couple of years, there has been an increase in the development of commercial and multifamily residential areas. Because of the immense growth, BFT has been proactive in monitoring the development to determine if and when the fixed route is needed. BFT will continue to monitor development but does not recommend fixed route service at this time.

## 7 – SOUTHWEST KENNEWICK

The areas at the western end of Clearwater Ave. have been the focus of development for the City of Kennewick as of late. This area now includes Desert Hills Middle School, increased commercial development at Clearwater Ave. and Ridgeline Dr., and one of Kennewick's largest multifamily developments. BFT has an alternative plan to expand service to this area in 2024 or 2025 but will continue to serve the area with CONNECT.

## TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS (NOT APPLICABLE)

### BACKGROUND

As a direct recipient of federal funds via the Federal Transit Administration (FTA), Ben Franklin Transit (BFT) is obligated to operate its programs and services without regard to race, color, and national origin in accordance with Title VI of The Civil Rights Act of 1964 and other applicable laws. To ensure compliance with federal policy, BFT is required to perform a Title VI analysis whenever any changes are made to the fixed route network which would be classified as a major service change. BFT defines a major service change as any change in service on any individual route that would add or eliminate more than 20% of the route revenue miles or route revenue hours.

It has been determined that service changes outlined in the 2023 ASP are not considered a major service change per BFT's *Major Service Change Policy*. No Title VI Service Equity Analysis is needed.

## BUDGET IMPACT

### REVENUE HOURS

The 2023 ASP is anticipated to increase annual revenue hours by approximately 3,550. This equates to approximately \$471,000 in annual budget impact given an average cost per revenue hour of \$132.64. All service recommendations will take place in June, so prorated revenue hours are expected to total approximately 221,500 in 2023, with a budget increase of approximately \$259,000. This increase accounts for the addition of four (4) vehicles on Saturdays and four (4) vehicles on Sundays. All resource increases needed to operate the 2023 ASP recommendations are included in the proposed 2023 Operating Budget.

Estimated vehicle revenue hour changes can be found below:

### Reduction Of Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ METRO Route 1: -1,623 ↓ Revenue hours
- ☑ METRO Route 3: -1,224 ↓ Revenue hours
- ☑ Route 42: -1,073 ↓ Revenue hours

### Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ Route 40: 1,076 ↑ Revenue hours
- ☑ Route 47: 2,116 ↑ Revenue hours
- ☑ Route 48: 668 ↑ Revenue hours
- ☑ Route 268: 1,997 ↑ Revenue hours

## LABOR

Implementation of the 2023 ASP is estimated to require two (2) additional operators for fixed route service in 2023. Operations and Training staff will continue a hiring effort to address current labor shortages and work towards reaching the approved fixed route operator headcount. As many public transit agencies and employers across the nation struggle to maintain adequate staffing levels, the implementation of the 2023 Annual Service Plan remains contingent upon staffing levels.

## PUBLIC OUTREACH

### OUTREACH INITIATIVES

**10/24/22 – Downtown Pasco Mid-Columbia Library (Open House) ~ Translation available in Spanish**

- **Time: 6 to 7 pm**
- Address: 1320 W. Hopkins St., Pasco, WA 99301 (Meeting room in entrance)
- Zoom:  
<https://us06web.zoom.us/j/84952756683?pwd=RIFoc0lvZzdvS2xwbVQ0WVhHbk5Xdz09>
  - Meeting ID: 849 5275 6683 and Passcode: 258343

**11/01/22 – Kennewick Union Mid-Columbia Library (Open House) ~ Translation available in Spanish**

- **Time: 12 to 1 pm**
- Address: 1620 S. Union St. Kennewick, WA 99338 (Meeting room in entrance)
- Zoom:  
<https://us06web.zoom.us/j/89895612439?pwd=QUcrSnFMWlhVaHQ0SkZQWmFISFdOZz09>
  - Meeting ID: 898 9561 2439 and Passcode: 737927

**12/08/22 – Ben Franklin Transit Administration Building (Public Hearing) ~ Translation available in Spanish**

- **Time: 6 pm** (during the regularly scheduled BFT Board meeting)
- Address: 1000 Columbia Park Trail., Richland, WA 99352
- Zoom:  
<https://zoom.us/j/98962178731?pwd=OGg1amhEQXA0RG5QRTdqNnFpRGN5dz09>
  - Meeting ID: 989 6217 8731 and Password: 833979



## **PUBLIC FEEDBACK**

BFT staff held two public open houses at Mid-Columbia Libraries with optional translation service. Open houses don't typically get much community response but this year there was great insight. The first open house in Pasco was held on October 24 and there were seven attendees. This session utilized the translation service. The consensus for this open house was that the community could benefit from BFT providing more outreach to the Spanish speaking community.

Route 65 was also an area of interest where spacing could be improved on the long stretch of Sylvester St. to allow better access to businesses. There was also discussion about Route 64, the delay, timeline, and more details on the infrastructure for future extension. The future of the industrial area surrounding King City was also an area of interest. In the interim, CONNECT was mentioned as an option to access the area. After discussing CONNECT, it is imperative that BFT work towards providing outreach materials in Spanish to aid in the functionality and usability of the service. By providing awareness of how the service functions, the community will be able to ensure that fixed route service is easily accessible from the outlying areas. There was also discussion of the importance to provide hands-on training for the Via app and CONNECT service in Spanish. This could be a need that an Outreach Coordinator could fill.

The positive response that was received from Downtown Pasco Mid-Columbia Library raises emphasis on the need for an in-person translation to assist with the presentation. Bilingual has been at the forefront of importance for the BFT Planning team to ensure accessibility to our Limited English Proficiency (LEP) persons. It was very helpful to have a BFT employee that was able to meet that need so that questions could easily be addressed in Spanish. In preparation for the need, a Spanish PowerPoint presentation was utilized. For future presentations, it would be very helpful to have a Marketing and Customer Service representative present to assist with the event to provide further details about services being offered in the community.

Prior to the session, two additional people approached the BFT team to discuss the importance of community outreach. They expressed the need for community partnership specifically with businesses that assisted those that were most vulnerable. They worked in outreach for Kadlec and Lourdes. The Branch Manager from Mid-Columbia Library in Pasco also echoed the same sentiment that BFT partner with local businesses to raise awareness of the services that BFT offers. As a starting point to excel in the mission, the Pasco Branch was offered as a community partner for future projects.

The second open house in Kennewick was held on November 1 and there were three attendees. The consensus of this session was that hold times needed to be improved at all transit centers but especially with Route 1 and Route 3. The lack of timing and removal of the two to five minute hold times is making riders miss connections. The BFT team will work to identify inconsistencies in hold times and identify current policies in place. The community also stressed the need for later and earlier service on Sundays. There was also a recommendation to add service from Three Rivers Transit Center to the fairgrounds during the fair week. A rider expressed the need to see a transit option available from Richland to Dayton in Kennewick.

It was recommended that the new event policy continue to make events accessible for people requesting event assistance. To streamline the process, it would be preferred if the request for assistance was not hindered due to policy changes. In this session, it was also evident that BFT continue to make community partnerships and prioritize outreach with Tierra Vida and Lakeview Homes, especially with the Route 64 extension.

Additional comments were received via the Ben Franklin Transit website customer comment email. They expressed the following concerns, comments and suggestions:

- Bring back Route 66 and reinstate Route 66 going down chapel hill and picking up Chiawana High school Students. By removing Route 66, it made it more difficult for students to get to and from school.
- Bus service to Horn Rapids golf course area with a fixed bus stop for the community.
- Concerns about the proposed reduction in frequency on some routes. We should strive for 10 minute headways or less. Moving from 15 minute to 30 minute headways is a step in the wrong direction.
- Expanded coverage to the 2023 CONNECT service in West Pasco. The boundaries going west should include the new homes being built to the west on Burns Rd. as well as the areas of Dent Rd. (Archer Estates) and Kohler Rd (Spenser Estates) developments. There are hundreds of new homes already existing and hundreds more planned for development. I have just learned about this Connect Service from one of my coworkers, but we cannot use the BFT because the nearest fixed route is on Sandifur Route 225. Walking distance is too far and Burns road has no sidewalks for safety to get to a fixed route. Expanding your boundaries would reach more riders and also give statistics for future routes when you build the new West Pasco Transfer Hub. I'm encouraging my children to ride the BFT more and more to get to the places they need to be (i.e., school and work). They ride 225 multiple times a week including Saturday. Please consider my request.
- As a strictly bus and walking commuter, I have both a suggestion and comment to make on your services.

First, my suggestion. I take the 123 frequently, and I notice that it is one of the smaller buses. Around 2-4pm each weekday, the bus gets dangerously full. I know assets are tight, but I believe that upgrading the 123 to the bigger busses on weekdays or allocating two more buses going in opposite directions so that the 123 can run every 15 minutes (even if just during those two hours) would be very beneficial to the safety of not just the general public, but the drivers as well. Most of the people being picked up during this time frame are youth, so safety is key. At least three times that I have travelled during this time frame on a weekday I have seen many people be rejected from entering the bus due to it reaching max capacity. Using a bigger bus and allocating two more drivers for the 123 during these hours I believe would lighten that load and be safer for everyone.

Next, my comment is in regards to my experience with the Via service offered here. While I am not the one booking rides myself, I have noticed that about half of the time we receive drivers that brag about being hourly wage workers, and the fact that they work hourly shows. We will have drivers stop into restaurant or grocery store parking lots for an egregious amount of time, and many times will be waiting for that driver for so long that our ride gets cancelled and handed over to someone else. I believe that these drivers shouldn't be allowed to accept rides if they also plan on, as adults would say to a child, "goofing off." People have places to be urgently, and even booking the Via an hour ahead of time we usually have to wait over that hour. As people that walk everywhere we go, getting efficient rides is important, and sometimes Via offers better transit to where we need to be than the bus system does. I believe it is important to analyze these drivers

better. For example, today my boyfriend (who books these rides) needed to be somewhere urgently at 9:50 am, booked a Via at 9 am with an estimate to be at his location much sooner than when he needed to be there, and his driver sat in the Dominoes parking lot in Richland for 20 minutes. This resulted in him needing to purchase an Uber for \$13 dollars, and while it isn't that much, we are tight on cash, and utilizing convenient and affordable transit is much better than expensive transit systems such as Uber or Lyft.

A customer also applauded the following service changes proposed in the 2023 Annual Service Plan:

Increased frequencies on some fixed route services

Introduction of Sunday service on some fixed route services that did not have Sunday service in the past

Adjustments to CONNECT service to reduce competition with high-frequency fixed route service

Exploration of service to Energy Northwest and other areas of the Hanford site

An additional call was received via phone requesting fixed route service on Kennewick Ave between Dayton St. and Olympia St.

Overall, there was great discussion and feedback while ensuring to meet the needs of the community. To ensure the public had adequate time to provide feedback, the recording for the second open house was uploaded to the BFT website and YouTube. BFT staff included the email address to submit any comments or concerns. The final public hearing will be held on December 8 at 6 p.m. during the regularly scheduled BFT Board of meeting.

## TABLA DE CONTENIDOS

<b>PLAN ANUAL DE SERVICIOS 2023</b> .....	<b>18</b>
<b>RUTA FIJA</b> .....	<b>19</b>
CAMBIOS DE SERVICIO RECOMENDADOS .....	19
<b>RUTA 1 DEL METRO</b> .....	19
<b>RUTA 3 DEL METRO</b> .....	20
<b>RUTA 40</b> .....	21
<b>RUTA 42</b> .....	22
<b>RUTA 47</b> .....	23
<b>Ruta 48</b> .....	23
<b>RUTA 268</b> .....	24
Servicio en el sitio de Hanford .....	25
OTROS CAMBIOS DE RUTAS FIJAS .....	25
<b>CONNECT</b> .....	<b>25</b>
CAMBIOS DE SERVICIO .....	26
<b>ADA / Dial-A-Ride</b> .....	<b>26</b>
CAMBIOS DE SERVICIO .....	26
<b>DEMANDA GENERAL</b> .....	<b>26</b>
eliminar gradualmente .....	26
<b>Vanpool</b> .....	<b>27</b>
CAMBIOS EN EL SERVICIO .....	27
<b>MIRANDO AL FUTURO - PRÓXIMAS INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS (2023-2024)</b> .....	<b>27</b>
CENTRO DE TRÁNSITO DE QUEENSGATE .....	27
CENTRO DE TRÁNSITO DE PASCO .....	28
CENTRO DE TRÁNSITO DEL OESTE DE PASCO .....	28
<b>DESARROLLO Y UTILIZACIÓN DEL TERRENO</b> .....	<b>28</b>
1 – CORREDOR DE LA RUTA 224 – WEST RICHLAND .....	29
2 – SUR DE Badger Mountain – Richland .....	29
3 – Broadmoor – Pasco .....	29
4 – Southridge – Kennewick .....	29
5 – ESTE DE PASCO .....	29
6 – Horn Rapids – Richland .....	30

7 – SUROESTE DE KENNEWICK .....	30
<b>ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DEL SERVICIO DEL TÍTULO VI (NO SE APLICA) .....</b>	<b>30</b>
Atecedentes .....	30
<b>IMPACTO PRESUPUESTARIO .....</b>	<b>30</b>
HORAS DE InGRESOS .....	30
Trabajo .....	31
<b>DIFUSIÓN PÚBLICA .....</b>	<b>31</b>
Difusión de la información .....	31
COMENTARIOS DEL PÚBLICO .....	32

## FIGURAS/MAPAS

Figura 1 - Realineamiento Para La Ruta 1 Del METRO .....	20
Figure 2 - Identified Areas Of Growth Within The Tri-Cities .....	28

## TABLAS

Tabla 1 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 1 Del METRO .....	20
Tabla 2 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 3 Del METRO .....	21
Tabla 3 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 40 .....	22
Tabla 4 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 42 .....	22
Tabla 5 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 47 .....	23
Tabla 6 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 48 .....	24
Tabla 7 – Datos del cambio de servicio propuesto para la ruta 268 .....	24

## APÉNDICES

Apéndice A*	-	Resumen De Recomendaciones Del Plan Anual De Servicios 2023
Apéndice B*	-	Resolución De Aprobación Del Plan Anual De Servicios 2023

\* Los apéndices se pueden hacer disponibles en español poniéndose en contacto con el coordinador del Título VI.

- Por correo: Ben Franklin Transit Title VI Coordinator 1000 Columbia Park Trail Richland, WA 99352-4851
- Por teléfono: 509.734.5107
- Por correo electrónico: [TitleVICoordinator@bft.org](mailto:TitleVICoordinator@bft.org)
- Por fax: 509.735.1800

## PLAN ANUAL DE SERVICIOS 2023

En enero de 2021, el Consejo de Administración de Ben Franklin Transit (BFT) adoptó la *Política Del Plan De Servicio Anual*. La política alinea la planificación y la realización del servicio. También proporciona una contribución fundamental al procedimiento presupuestario, al tiempo que administra la aprobación de las necesidades anuales relativas a la mano de obra. El Plan Anual de Servicios (ASP) se elabora solicitando la opinión de la comunidad y los empleados de BFT. Durante el proceso del ASP, BFT analiza los datos del servicio para comprender mejor cómo se pueden mejorar los servicios y la eficiencia operativa.

Desde la implementación del Plan de Servicio Integral (CSP) de 2017, BFT ha estado realizando cambios incrementales en su red de rutas fijas para mejorar la frecuencia, la rapidez y la fiabilidad. Como parte de estos esfuerzos que se llevan a cabo dentro del ASP modificado de 2021, BFT implementó dos (2) nuevas rutas de alta frecuencia. Las rutas del METRO ruta 1 y METRO ruta 3 proporcionan un servicio de 15 minutos durante todo el día entre los principales centros de tránsito y a lo largo de los corredores de alta demanda de lunes a sábado. Para ampliar el servicio de rutas fijas en las áreas desatendidas de Kennewick, BFT implementó la ruta 40, un nuevo servicio local. En Richland, se mejoró la frecuencia de la ruta local 26. El 29 de agosto de 2021, BFT también implementó el servicio de los domingos en seis (6) rutas fijas, Dial-A-Ride y CONNECT.

El ASP 2022 se enfocó principalmente en la eficiencia, efectividad y confiabilidad del servicio. Las recomendaciones de cambio de servicio incluyeron lo siguiente:

- Eliminación de la ruta 66
- Modificación del alineamiento y aumento de las frecuencias en la ruta 67
- Extensión de la ruta 64
  - Dar servicio a los futuros centros de distribución de Amazon y a la comunidad de Lakeview
- Alineación menor de la ruta 123
- Menores modificaciones de los horarios de varias rutas fijas para mejorar la puntualidad

Hasta la fecha, se han implementado todas las recomendaciones de cambio de servicio, excepto la ampliación de la ruta 64. La extensión se ha retrasado hasta marzo de 2023 para alinearse mejor con la apertura de los centros de distribución de Amazon.

El ASP de 2023 consiste en modestas recomendaciones de cambio de servicio que resultarán en un mejor servicio de ruta fija los sábados y domingos. Las modificaciones también aumentarán la eficiencia de las rutas de METRO con alta frecuencia durante el servicio máximo. Las recomendaciones para cambiar los servicios de CONNECT y de la Demanda General promoverán un crecimiento en el uso de nuestro sistema de rutas fijas.

Se ha adoptado un enfoque humilde que se centra en la eficiencia en respuesta al deseo del Consejo de Administración de BFT de hacer que el servicio de BFT sea más económico. Además, todos los modos de servicio de BFT estarán sujetos a un cambio de tarifas según el estudio de tarifas que se está llevando a cabo. El Consejo de Administración de BFT examinará el cambio de tarifas planeado en 2023.

## RUTA FIJA

El ASP 2023 propone ajustes en el servicio de noche entre semana, así como en los servicios de sábado y domingo. También se propone una alineación menor de la ruta 1 de METRO. Los cambios de servicio propuestos no constituyen un cambio de servicio mayor según la *Política De Cambios De Servicio Mayores* de BFT.

## CAMBIOS DE SERVICIO RECOMENDADOS

Para 2023, los cambios de servicio recomendados se identifican en este documento por medio de tablas y gráficos que reflejan la reducción y el aumento del servicio. El color **rojo** identifica la disminución del servicio, el color **verde** identifica el aumento del servicio y el color **gris** indica que no hay cambios en el servicio.

---

### RUTA 1 DEL METRO

Los empleados han observado que el número de pasajeros de la ruta 1 del METRO comienza a reducirse notablemente a partir de las 8 PM entre semana (vea el anexo C). Teniendo en cuenta este descenso, se recomienda reducir la frecuencia de 15 a 30 minutos desde las 8 PM hasta el final del servicio los días de semana y los sábados. Este nivel de servicio se alinearán con la frecuencia propuesta de 30 minutos desde las 8 PM hasta el final del servicio para la ruta 3 del METRO.

Se realizarán otros cambios menores en la ruta 1 del METRO para mejorar la puntualidad y la eficiencia operativa general. Cuando se identifiquen los cambios en los horarios, éstos incluirán una consolidación de las paradas de autobús a lo largo de la ruta para reducir el tiempo de permanencia y mejorar el cumplimiento de los horarios.

También se propone un cambio menor en la alineación de la ruta que reduciría el tiempo de espera en Columbia Center Blvd. y la avenida de Quinault en los viajes hacia el este. Los cambios recomendados resultarán en una reducción de aproximadamente 1,623 horas de ingresos anualmente, lo cual representa una disminución de aproximadamente 5% en horas de ingresos en la ruta 1 del METRO. Esta reducción del servicio no se considera un cambio de servicio importante. Se propone que los cambios de servicio descritos se implementen en junio de 2023.

---

### CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 1 DEL METRO

- Reducir las frecuencias a 30 minutos de 8 PM a 10 PM
- Consolidar las paradas de autobús a lo largo de la ruta para mejorar el tiempo de recorrido y el cumplimiento de los horarios
- Modificar el horario para mejorar las conexiones en el Centro de Tránsito de Three Rivers
- Modificar la alineación de la ruta para evitar un giro a la izquierda en la avenida Quinault

**Tabla 1 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 1 Del METRO**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>15 (30)*</b>	<b>6 (4)*</b>	<b>26,903</b>	<b>25,442 (reducción)</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>20 (30)*</b>	<b>5 (4)*</b>	<b>3,943</b>	<b>3,780 (reducción)</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>1,626</b>	<b>1,626</b>

\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM



**Figura 1 - Realineamiento Para La Ruta 1 Del METRO**

### **RUTA 3 DEL METRO**

Los empleados han observado que el número de pasajeros de la ruta 3 del METRO empieza a reducirse notablemente después de las 8 PM en días de semana y sábados (véase el Anexo C). Teniendo en cuenta este descenso en el número de pasajeros, se recomienda reducir la frecuencia de 15 minutos a 30 minutos desde las 8 PM hasta el final del servicio entre semana y sábados. Este nivel de servicio se alinearé con la frecuencia propuesta de 30 minutos desde las 8 PM hasta el final del servicio para la ruta 1 del METRO.

Se realizarán otros cambios menores en la ruta 3 del METRO para mejorar la puntualidad y la eficiencia operativa general. Estos cambios incluyen más modificaciones de horario y la consolidación de las paradas de autobús a lo largo de la ruta para reducir el tiempo de permanencia y mejorar el cumplimiento del horario. Los cambios recomendados darán lugar a una reducción de aproximadamente 1,224 horas de



ingresos anuales, lo que supone una disminución de aproximadamente el 6% de las horas de ingresos en la ruta 3 del METRO. Se propone que los cambios de servicio descritos se implementen en junio de 2023.

---

#### CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 3 DEL METRO

- Reducir las frecuencias a 30 minutos de las 8 PM a las 10 PM
- Consolidar las paradas de autobús a lo largo de la ruta para mejorar el tiempo de recorrido y el cumplimiento de los horarios
- No se recomienda ningún cambio de alineación

**Tabla 2 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 3 Del METRO**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 am-10:00 pm</b>	15 (30)*	4 (2)*	16,070	<b>15,054 (reducción)</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 am-10:00 pm</b>	15 (30)*	4 (2)*	3,082	<b>2,874 (reducción)</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 am-6:30 pm</b>	30	3	1,073	1,073

\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM

---

#### RUTA 40

Desde su implementación en 2021, la ruta 40 ha demostrado ser una de las rutas locales más productivas del sistema de rutas fijas. La ruta 40 ofrece una conexión directa entre el punto de transferencia de Dayton y el corredor comercial de la avenida Clearwater. Está proporcionando el servicio mejorado a las áreas con algunas de las más altas densidades de poblaciones de bajos ingresos y minorías que se encuentran en el área de servicio de BFT.

El personal de planificación recomienda que la ruta 40 opere los domingos, en lugar de la ruta 42. El número de pasajeros sugiere que la ruta 42 se utiliza principalmente como una conexión entre el punto de transferencia de Dayton, lo que la ruta 40 seguirá proporcionando. El funcionamiento de la ruta 40 también permitirá mejorar los servicios a la alta concentración de poblaciones de bajos ingresos y minorías a lo largo de la ruta. Además, el funcionamiento de la ruta 40 establecerá una conexión más directa entre el Punto de Transferencia de Dayton y el corredor comercial de la avenida Clearwater los domingos, que ha sido una petición constante del público.

Los cambios recomendados supondrán un aumento de aproximadamente 1,076 horas de servicio al año, lo que supone un incremento del 13% en las horas de servicio de la ruta 40. Se propone que los cambios en el servicio se implementen en junio de 2023.

---

#### CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 40

- Realizar un servicio de 30 minutos los domingos de 8 AM a 6:30 PM
- No se recomienda ningún cambio de alineación

**Tabla 3 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 40**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>7,036</b>	<b>7,036</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1,336</b>	<b>1,336</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>1,076 (aumentar)</b>

## RUTA 42

El departamento de planificación ha determinado que la ruta 42 debe dejar de funcionar los domingos. Los recursos utilizados para operar este servicio se utilizarán para añadir el servicio de la ruta 40 los domingos. Los datos sugieren que la ruta 42 se utiliza principalmente como una conexión entre el Punto de Transferencia de Dayton y el Centro de Tránsito de Three Rivers los domingos, y hay muy pocos pasajeros en las paradas entre estos dos puntos. Hay paradas cerca de la intersección de la calle Olympia y la 4ª avenida que producen pasajeros, pero este área seguirá siendo atendida directamente por la ruta 40.

Los cambios recomendados supondrán una reducción de aproximadamente 1,073 horas de ingresos al año, lo que supone una reducción de aproximadamente el 11% de las horas de ingresos de la ruta 42. Se propone que este cambio de servicio se implementará en junio de 2023.

### CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 42

- Descontinuar el servicio los domingos
- No se recomienda ningún cambio de alineación

**Tabla 4 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 42**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>2 (1)*</b>	<b>7,527</b>	<b>7,527</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>2 (1)*</b>	<b>1,437</b>	<b>1,437</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>1,073</b>	<b>Discontinued</b>

\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM

## RUTA 47

La petición más común de servicio tanto de los clientes como del personal de BFT ha sido la adición del servicio de la ruta 47 los domingos. La ruta 47 es una de las rutas locales con un mayor número de pasajeros de BFT y proporciona una conexión esencial entre el Punto de Transferencia de Dayton, la zona comercial de Southridge y el Centro de Tránsito de Three Rivers. Teniendo en cuenta esto, los empleados de planificación recomiendan que se agregue el servicio de 8 AM a 6:30 PM los domingos. Este cambio permitirá un aumento significativo de la cobertura en la red de rutas fijas de los domingos y proporcionar viajes al Hospital de Tríos y los puntos comerciales como el Walmart de Southridge los domingos.

Los cambios recomendados resultarán en una adición de aproximadamente 2,116 horas de ingresos anuales, lo que representa un aumento de aproximadamente el 12% en las horas de ingresos en la ruta 47. Se propone que este cambio de servicio se implemente en junio de 2023.

### CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 47

- Añadir un servicio de 30 minutos de 8 AM a 6:30 PM los domingos
- No se recomienda ningún cambio de alineación

Tabla 5 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 47

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>14,910</b>	<b>14,910</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)*</b>	<b>4 (2)*</b>	<b>2,844</b>	<b>2,844</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 PM-6:30 PM</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>2,116 (aumentar)</b>

\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM

## RUTA 48

El departamento de planificación recomienda que la ruta 48 funcione con frecuencias de 30 minutos los sábados. La ruta 48 funciona actualmente cada hora y es la única ruta local que lo hace los sábados. Todas las demás rutas locales funcionan con frecuencias de 30 minutos. La ruta 48 funcionará con frecuencias de 30 minutos desde las 7 AM hasta las 8 PM los sábados. Funcionará con frecuencias de 60 minutos de 8 a 10 PM. Esta recomendación se hace para que las frecuencias de las rutas locales sean consistentes los sábados y para satisfacer la demanda incumplida en el área de cobertura de la ruta 48.

Los cambios recomendados supondrán un aumento de aproximadamente 668 horas de ingresos anuales. Estos cambios suponen un aumento de aproximadamente el 8% de las horas de ingresos de la ruta 48. Se propone que este cambio de servicio se implemente en junio de 2023.

## CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 48

- Realizar un servicio de 30 minutos los sábados
- No se recomienda ningún cambio de alineación

**Tabla 6 – Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 48**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)</b>	<b>2 (1)</b>	<b>7,548</b>	<b>7,548</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-10:00 PM</b>	<b>30 (60)</b>	<b>2(1)</b>	<b>773</b>	<b>1,441 (aumentar)</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	-	-	-	-

*\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM*

## RUTA 268

Para solucionar las deficiencias de servicio que se identificaron debido a la interrupción de la ruta 66 en 2022, el personal de planificación recomienda añadir el servicio de la ruta 268 los sábados. Esta recomendación responde a las muchas peticiones del público. Este servicio funcionará desde las 7 AM hasta las 8 PM. El servicio de la ruta 268 también proporcionará un viaje consistente de 15 minutos entre el Centro de Tránsito de la Calle Knight y la Avenida 22 (junto con la ruta 225), que actualmente sólo está disponible entre semana. Los recursos necesarios para operar la ruta 268 se redistribuirán finalmente a la futura ruta 2 del METRO y a la ruta local 68. Estos cambios no se producirán hasta que el planeado centro de tránsito del Oeste de Pasco esté en funcionamiento.

Los cambios recomendados resultarán en la adición de aproximadamente 1,997 horas de ingresos anuales, lo que representa un aumento de aproximadamente 19% en las horas de ingresos de la ruta 268. Se propone que este cambio de servicio se implementará en junio de 2023.

## CAMBIOS RECOMENDADOS PARA LA RUTA 268

- Añadir servicio de 30 minutos de 7 AM a 8 PM los sábados
- No se recomienda ningún cambio de alineación

**Tabla 7 – Datos del cambio de servicio propuesto para la ruta 268**

<b>Ventana De Servicio</b>	<b>Horario de funcionamiento (propuesta)</b>	<b>Frecuencia mínima</b>	<b>Vehículos</b>	<b>Horas de ingresos anuales (actuales)</b>	<b>Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)</b>
<b>Entre Semana</b>	<b>6:00 PM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	<b>10,706</b>	<b>10,706</b>
<b>Sábado</b>	<b>7:00 AM-8:00 PM</b>	<b>30</b>	<b>3</b>	-	<b>1,997 (aumentar)</b>
<b>Domingo</b>	<b>8:00 AM-6:30 PM</b>	-	-	-	-

*\*Frecuencia y vehículos después de las 8 PM*

## SERVICIO EN EL SITIO DE HANFORD

Para ofrecer a los empleados del sitio de Hanford una solución económica, segura y ambientalmente sostenible, el consejo de administración y la directora general solicitaron la viabilidad del servicio. El programa piloto proporcionaría un servicio de autobús al sitio de Hanford durante las horas de mayor demanda de la mañana y de la tarde. En el pasado, BFT Vanpool captó hasta el 14% de los viajeros del sitio de Hanford, pero el número de pasajeros sufrió un fuerte desplome durante la pandemia debido al distanciamiento social y a las directrices sobre el trabajo desde casa. Un servicio de autobús de ruta fija ofrecería una mayor capacidad de asientos y reduciría aún más los vehículos en la carretera, reduciendo las emisiones y los vehículos con solo un pasajero. Los siguientes aspectos se tomarán en cuenta\*:

- Realizar un estudio de viabilidad en colaboración con el equipo ejecutivo de Hanford para diseminar la encuesta sobre los viajes al trabajo de los empleados de Hanford
- Posible proyecto piloto sobre los viajes al trabajo en Hanford basándose en los resultados del estudio
- Se añadirán 1500 horas adicionales de ingresos para este servicio piloto
- Contratación de personal adicional para garantizar la cobertura
- Tres rutas piloto desde una ubicación predeterminada (Pasco, Kennewick y Richland)
- Evaluar los puntos de acceso de Hanford

\*El éxito de este proyecto piloto depende considerablemente en la cantidad de empleados disponibles en el momento en que se inicie el servicio. BFT seguirá supervisando y elaborando planes de contingencia.

## OTROS CAMBIOS DE RUTAS FIJAS

- Establecer una política de servicio por temporada y la viabilidad de ofrecer tarifas gratuitas para eventos especiales
- Modificación de horarios menores en otras rutas
- Reevaluar los servicios de transporte de viajeros/sobrecarga que sirven a las escuelas dentro de nuestra área de servicio para modificar, eliminar o añadir en función de la necesidad o la demanda.
- Trabajar para eliminar todas las "paradas de bandera" en el sistema de rutas fijas

## CONNECT

CONNECT ofrece un servicio bajo demanda que está abierto al público en general y permite realizar viajes en el mismo día a conexiones de rutas fijas dentro de áreas predefinidas. La mayoría de los viajes en CONNECT se programan a través de una aplicación móvil, pero también existe una opción para llamar a las personas que no tienen un teléfono inteligente o un plan con acceso a datos celulares. El servicio CONNECT se puso en marcha en abril de 2020, justo cuando comenzaba la pandemia de COVID, y desde entonces ha crecido hasta convertirse en un elemento básico de los servicios de tránsito de BFT.

CONNECT ha aumentado considerablemente el número de pasajeros en 2022. Este rápido aumento en el número de pasajeros ha provocado algunos problemas de crecimiento que el departamento de planificación espera resolver con la eliminación de ciertos parámetros de servicio que se instituyeron como respuesta al COVID. El objetivo principal de los cambios recomendados será reducir los casos en los que los clientes evitan el servicio de ruta fija por completo. CONNECT está diseñado para proporcionar una conexión con los servicios de ruta fija de BFT, no para operar como un taxi de punto a punto.

## CAMBIOS DE SERVICIO

El departamento de planificación recomienda los siguientes cambios en el servicio CONNECT en 2023:

- ☑ Eliminación de todos los puntos de interés de "servicio esencial" que se añadieron en respuesta a los requisitos de capacidad del COVID exigidos por la FTA en el sistema de rutas fijas
- ☑ Redefinición de las zonas para promover el uso del sistema de rutas fijas
- ☑ Modificación de los puntos de conexión (paradas CONNECT predefinidas) para reducir los casos de desviación del sistema de ruta fija
- ☑ Posibles cambios en las tarifas basados en el estudio de tarifas que se está llevando a cabo (punto de acción del Consejo de Administración en 2023)

El departamento de planificación también evaluará el rendimiento de la empresa externa que actualmente opera CONNECT. El contrato de servicio actual debe renovarse en la primavera de 2023. La renovación dependerá de los resultados del pasado, de la satisfacción de los clientes y de la voluntad del operador de mejorar ciertos problemas operativos que han sido identificados tanto por BFT como por el público.

## ADA / DIAL-A-RIDE

El servicio Dial-A-Ride (DAR) de BFT ofrece servicios de transporte de punto a punto a los pasajeros que cumplen los requisitos. Los pasajeros elegibles deben reservar los viajes con al menos 24 horas de anticipación.

## CAMBIOS DE SERVICIO

El servicio Dial-A-Ride se limitará a los viajes que se desarrollen íntegramente dentro del PTBA. BFT examinará nuevas estructuras de tarifas y servicios para los viajes de DAR más allá de los límites del PTBA como parte del estudio de tarifas en curso. Además, BFT completará un estudio comprensivo de la estructura de tarifas existente para todos los modos incluyendo ADA Dial-A-Ride para finales de 2022. Las recomendaciones de cambio de tarifas se presentarán al Consejo de Administración en 2023.

## DEMANDA GENERAL

El servicio de Demanda General (GD) permite a los pasajeros reservar el transporte por adelantado, con viajes entre paradas designadas fuera de los servicios regulares de ruta fija a la parada interurbana de BFT más cercana o al centro de tránsito. Las reservas de GD deben hacerse con al menos 24 horas de antelación a la hora prevista del viaje.

## ELIMINAR GRADUALMENTE

Aunque la necesidad del servicio GD sigue siendo fuerte en Benton City y Prosser, el servicio está insuficientemente utilizado dentro de las Tri-Cities. Debido al muy bajo número de pasajeros y a la mayor presencia del servicio bajo demanda CONNECT, el servicio GD se eliminará gradualmente en Tri-Cities en enero de 2023.

Esta eliminación de la demanda general incluye las ciudades de:

- Kennewick
- Pasco
- Richland
- West Richland
- Finley

El servicio GD seguirá estando disponible en Benton City y Prosser durante el futuro inmediato. Los cambios en el servicio GD en esa zona se harán tras la finalización de los esfuerzos adicionales de planificación que se están llevando a cabo.

## **VANPOOL**

Vanpool es un servicio de transporte compartido que permite a grupos de cinco (5) a 15 viajar juntos en una cómoda vehículo con pasajeros. BFT es propietario, mantiene, administra, asegura y concede licencias a vehículos de seis (6), 12 y 15 pasajeros. La utilización de Vanpool es una perfecta opción para cualquier persona que se desplace dentro del área de servicio de BFT. El programa Vanpool actualmente sirve a los clientes en los siguientes lugares: Pendleton, Walla Walla, Connell, Patterson y el sitio de Hanford. El uso de Vanpool descendió considerablemente durante la pandemia de COVID, pero el número de pasajeros sigue recuperándose. El objetivo principal de BFT es seguir comprando vehículos y comercializar el servicio para que el servicio de transporte compartido pueda crecer.

## **CAMBIOS EN EL SERVICIO**

BFT completará un estudio comprensivo de la estructura de tarifas existente para todos los modos, incluyendo Vanpool para el final de 2022. Las recomendaciones de cambio de tarifas se presentarán al Consejo de Administración en 2023.

## **MIRANDO AL FUTURO - PRÓXIMAS INSTALACIONES PARA LOS PASAJEROS (2023-2024)**

### **CENTRO DE TRÁNSITO DE QUEENSGATE**

El centro de tránsito de Queensgate, ubicado en la carretera Windmill de Richland, junto a la interestatal 182, servirá para mejorar la conectividad entre Kennewick, West Richland, el centro de Richland y Prosser/Benton City. Esta instalación también permitirá un futuro servicio de alta frecuencia entre la zona de Queensgate en Richland y Kennewick. Se espera que la instalación de Queensgate esté operativa en la primavera de 2024. Habrá que hacer cambios significativos en el servicio durante el año 2024 para incorporar el nuevo centro de tránsito en el sistema de rutas fijas. Estos cambios en el servicio incluirán una extensión del servicio desde los centros de tránsito de la calle Knight y Three Rivers. También habrá cambios en la ruta 170 que proporciona conexiones entre Tri-Cities y las comunidades circundantes de Prosser y Benton City. Estos cambios en el servicio se describirán en el Plan Anual de Servicios de 2024.

El proyecto Queensgate Transit Hub está actualmente en la fase de pre-construcción. Se espera que la construcción comience en el segundo trimestre de 2023.

## CENTRO DE TRÁNSITO DE PASCO

BFT ha comprado una propiedad para la construcción de un centro de tránsito en el centro de Pasco. Esta instalación permitirá ampliar el servicio a Pasco Este y proporcionará un centro de transporte de fácil acceso a poca distancia del centro de Pasco. BFT planea utilizar el edificio existente del sitio como un centro de servicio al cliente y espacio de oficina adicional. Los esfuerzos de diseño continuarán en 2023 y se espera que la construcción comience en 2024.

## CENTRO DE TRÁNSITO DEL OESTE DE PASCO

BFT está en las primeras fases de desarrollo de un centro de tránsito en el área de Broadmoor en el oeste de Pasco. Esta instalación servirá como punto de transferencia entre las rutas locales de Pasco y la futura ruta 2 de METRO (actual ruta 225). Todavía no se ha determinado la ubicación exacta de esta instalación. Se espera que esta instalación esté operativa a finales de 2024 o principios de 2025. BFT está a la espera de encontrar una propiedad adecuada en el futuro desarrollo de Broadmoor en Pasco. La compra de la propiedad está planeada para el final de 2023.

## DESARROLLO Y UTILIZACIÓN DEL TERRENO

BFT tiene como objetivo orientar las futuras expansiones del servicio en las necesidades cambiantes y los hábitos de viaje del área de servicio. BFT trabaja conjuntamente con los oficiales de planificación local y los promotores privados para asegurar que el crecimiento y el desarrollo futuros sean accesibles con Dial-A-Ride, ruta fija o servicio a demanda. Sin embargo, Tri-Cities y las comunidades circundantes dentro del PTBA han crecido y se han expandido de una manera que no es totalmente adecuada para operar un servicio de tránsito accesible y eficiente.

El BFT reconoce los retos de la planificación de los servicios de tránsito en este tipo de ambiente construido, pero también reconoce que estos retos pueden ser superados con la aplicación de nuevas tecnologías, el impulso del desarrollo orientado al tránsito a nivel jurisdiccional y regional, y el compromiso de servir a todos aquellos que deseen acceder a nuestros servicios. Como parte del proceso de la ASP, el departamento de planificación ha identificado áreas en el PTBA que están creciendo rápidamente y que pueden requerir un servicio adicional.

Este servicio adicional se realizará inicialmente con el servicio bajo demanda CONNECT hasta que se desarrolle una demanda suficiente para el servicio de ruta fija.

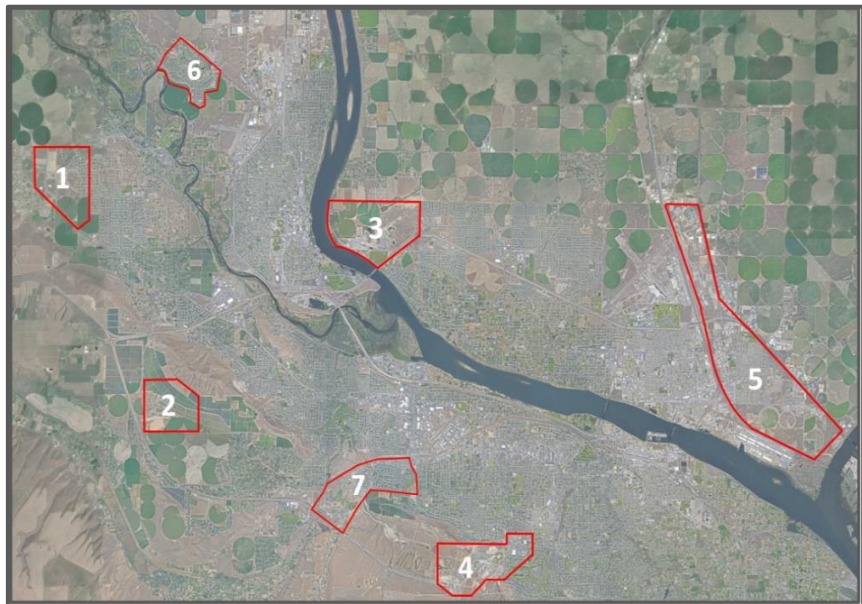


Figure 2 - Identified Areas Of Growth Within The Tri-Cities



## **1 – CORREDOR DE LA RUTA 224 – WEST RICHLAND**

Conectando Richland, West Richland y Benton City, el corredor de la ruta 224 ha visto un considerable crecimiento residencial y comercial en los últimos años. Para acomodar este crecimiento, la ciudad de West Richland y el Consejo de Gobiernos de Benton-Franklin (BFCOG) han empezado un proyecto de Complete Streets que se espera que esté terminado a mediados de 2023.

BFT ha identificado la ruta 224 como una posible alineación para el futuro servicio de ruta fija que conecta Benton City, West Richland y el centro de Richland. Esta opción se considerará más a la espera de la finalización de los esfuerzos de planificación en curso centrados en Benton City y Prosser.

## **2 – SUR DE BADGER MOUNTAIN – RICHLAND**

Se prevé que el área de desarrollo sur de Badger Mountain incluya hasta 5,000 residencias cuando se complete la construcción. Además, en los próximos años está prevista la construcción de centros comerciales y médicos en esta área. En la actualidad, BFT no tiene planes para dar servicio a esta área con tránsito de ruta fija, pero trabajará para asegurar que el área sea fácilmente accesible a través del servicio a demanda CONNECT.

## **3 – BROADMOOR – PASCO**

El área de Broadmoor en el oeste de Pasco ha sido tema de esfuerzos de planificación y desarrollo por la ciudad de Pasco, y se anticipa un crecimiento residencial y comercial significativo en esta área en los próximos años. BFT se ha comprometido a desarrollar un centro de tránsito para el oeste de Pasco dentro del área de desarrollo de Broadmoor. Esta instalación servirá como punto de transferencia entre las rutas locales y la futura ruta 2 de METRO (actualmente la ruta 225).

## **4 – SOUTHRIDGE – KENNEWICK**

El área de Southridge a lo largo de la carretera 395 se ha convertido en un importante centro de negocios e instituciones. Walmart, Trios Health, y Southridge High School sirven como generadores de viajes sustanciales para la ruta fija de BFT y el servicio CONNECT bajo demanda. El crecimiento residencial anticipado a lo largo de Bob Olson Pkwy. y la expansión planeada del sitio de Trios Health han creado la necesidad de mejorar el servicio de BFT en el área de Southridge. BFT tiene la intención de ampliar el servicio de ruta fija al área de Southridge en los próximos años y está en las primeras etapas de la planificación de un futuro centro de tránsito para servir el área.

## **5 – ESTE DE PASCO**

Se espera que el área al este del centro de Pasco vea un fuerte crecimiento en los próximos años. En particular, se prevé que la construcción de dos nuevas empresas de distribución al sur de la calle A genere una importante demanda de transporte público. Para satisfacer esta demanda, BFT ampliará y optimizará la ruta 64 para proporcionar una cobertura de ruta fija a estas empresas. Como parte de esta expansión, BFT está trabajando con promotores privados para construir una parada en la carretera de Sacajawea Park. Esta instalación permitirá futuras oportunidades de rutas fijas para el este de Pasco. Además, BFT se ha comprometido a realizar un estudio del área del este de Pasco para identificar las oportunidades de crecimiento del servicio.

## **6 – HORN RAPIDS – RICHLAND**

El área de Horn Rapids está situada a lo largo de SR 240 en la esquina noroeste de Richland. Es un área que está creciendo rápidamente y que incluye desarrollo residencial, comercial e industrial. En los últimos dos años, ha habido un aumento en el desarrollo de áreas comerciales y residenciales multifamiliares. Debido al inmenso crecimiento, BFT ha sido proactivo en el seguimiento del desarrollo para determinar si y cuando la ruta fija es necesaria. BFT continuará monitoreando el desarrollo, pero no recomienda el servicio de ruta fija en este momento.

## **7 – SUROESTE DE KENNEWICK**

Las áreas en la parte oeste de la avenida Clearwater ha sido el enfoque del desarrollo de la ciudad de Kennewick últimamente. Esta área ahora incluye Desert Hills Middle School, el aumento del desarrollo comercial en la avenida Clearwater y Ridgeline Dr., y uno de los mayores desarrollos multifamiliares de Kennewick. BFT tiene un plan alternativo para expandir el servicio a esta área en 2024 o 2025 pero continuará sirviendo el área con CONNECT.

## **ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DEL SERVICIO DEL TÍTULO VI (NO SE APLICA)**

### **ATECEDENTES**

Como receptor directo de fondos federales a través de la Administración Federal de Tránsito (FTA), Ben Franklin Transit (BFT) está obligado a operar sus programas y servicios sin tener en cuenta la raza, el color y el origen nacional de acuerdo con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y otras leyes aplicables. Para garantizar el cumplimiento de la política federal, BFT está obligado a realizar un análisis del Título VI cada vez que se realicen cambios en la red de rutas fijas que se clasifiquen como un cambio de servicio importante. BFT define un cambio de servicio importante como cualquier cambio en el servicio de cualquier ruta individual que añadiría o eliminaría más del 20% de las millas de ingresos de la ruta o las horas de ingresos de la ruta.

Se ha determinado que los cambios de servicio descritos en el ASP 2023 no se consideran un cambio de servicio importante según la política de cambios de servicio importantes de BFT. No es necesario un análisis de equidad del servicio según el Título VI.

## **IMPACTO PRESUPUESTARIO**

### **HORAS DE INGRESOS**

Se anticipa que el ASP 2023 aumentará las horas de ingresos anuales en aproximadamente 3,550. Esto es equivalente a unos \$471,000 de impacto presupuestario anual, dado un costo de promedio por hora de ingresos de \$132.64. Todas las recomendaciones de servicio tendrán lugar en junio, por lo que se espera que las horas de ingresos prorrateadas alcancen un total de aproximadamente 221,500 en 2023, con un aumento del presupuesto de aproximadamente \$259,000. Este aumento refleja la adición de cuatro (4) vehículos los sábados y cuatro (4) vehículos los domingos. Todos los aumentos de recursos necesarios para el funcionamiento de las recomendaciones del ASP de 2023 están incluidos en el presupuesto operativo propuesto para 2023.

A continuación, se encuentra la estimación de los cambios en los ingresos por hora de los vehículos:

### Reduction Of Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ METRO Ruta 1: -1,623 ↓ Horas de ingreso
- ☑ METRO Ruta 3: -1,224 ↓ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 42: -1,073 ↓ Horas de ingreso

### Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ Ruta 40: 1,076 ↑ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 47: 2,116 ↑ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 48: 668 ↑ Horas de ingreso
- ☑ Route 268: 1,997 ↑ Horas de ingreso

## TRABAJO

Se estima que la implementación del ASP 2023 requerirá dos (2) operadores adicionales para el servicio de rutas fijas en 2023. El departamento de Operaciones y Entrenamiento continuará con el esfuerzo de contratar trabajadores para cubrir la actual falta de mano de obra y trabajar para alcanzar el número de operadores de rutas fijas aprobado. Mientras que muchas agencias de transporte público y empleadores de todo el país luchan por mantener niveles adecuados de personal, la implementación del Plan de Servicio Anual 2023 sigue dependiendo de los niveles de los empleados.

## DIFUSIÓN PÚBLICA

### DIFUSIÓN DE LA INFORMACIÓN

**10/24/22 – Biblioteca de Mid-Columbia en el centro de Pasco** (casa abierta) ~ traducción disponible en español

- **Tiempo: 6 to 7 pm**
- Dirección: 1320 W. Hopkins St., Pasco, WA 99301 (Sala de reunión situada en la entrada)
- Enlace de Zoom:  
<https://us06web.zoom.us/j/84952756683?pwd=RIFoc0lvZzdVSTxwbVQ0WVhHbk5Xdz09>
  - Identificación de la reunión: 849 5275 6683 y contraseña: 258343

**11/01/22 – Biblioteca de Mid-Columbia en Kennewick** (casa abierta) ~ traducción disponible en español

- **Tiempo: 12 to 1 pm**
- Dirección: 1620 S. Union St. Kennewick, WA 99338 (Sala de reunión situada en la entrada)
- Enlace de Zoom:  
<https://us06web.zoom.us/j/89895612439?pwd=QUcrSnFMWlhVaHQ0SkZQWmFISFdOZz09>
  - Identificación de la reunión: 898 9561 2439 y contraseña: 737927

**12/08/22 – Edificio de la Administración de Tránsito de Ben Franklin** (audiencia pública) ~ traducción disponible en español

- **Tiempo: 6 pm** (during the regularly scheduled BFT Board meeting)
- Dirección: 1000 Columbia Park Trail., Richland, WA 99352
- Enlace de Zoom:  
<https://zoom.us/j/98962178731?pwd=OGg1amhEQXA0RG5QRTdqNnFpRGN5dz09>
  - Identificación de la reunión: 989 6217 8731 y contraseña: 833979

## COMENTARIOS DEL PÚBLICO

Los empleados de BFT celebraron dos sesiones de puertas abiertas en las bibliotecas de Mid-Columbia con un servicio de traducción opcional. Las sesiones de puertas abiertas no tienen habitualmente mucha participación por parte de la comunidad, pero este año ha habido mucha participación. La primera sesión de puertas abiertas en Pasco se celebró el 24 de octubre y asistieron siete personas. En esta sesión se utilizó el servicio de traducción. La opinión generalizada en esta sesión de puertas abiertas fue que la comunidad podría beneficiarse de que BFT ofreciera un mayor alcance a la comunidad que habla español.

La Ruta 65 también fue un área de interés donde se podría mejorar el espacio en el largo tramo de la calle Sylvester para permitir un mejor acceso a los negocios. También se examinó la Ruta 64, el retraso, el horario y más detalles sobre la infraestructura para la futura ampliación. El futuro del área industrial que rodea a King City también fue un área de interés. Mientras tanto, se mencionó CONNECT como una opción para acceder al área. Después de hablar de CONNECT, es fundamental que BFT trabaje para proporcionar materiales de divulgación en español para ayudar a la funcionalidad y facilidad de uso del servicio. Al dar a conocer el funcionamiento del servicio, la comunidad podrá asegurarse de que el servicio de ruta fija sea fácilmente accesible desde las áreas circundantes. También se discutió la importancia de ofrecer entrenamiento práctico para la aplicación Vía y el servicio CONNECT en español. Esto podría ser una necesidad que un Coordinador de Alcance podría cumplir.

La respuesta positiva que se recibió de la Biblioteca Downtown Pasco Mid-Columbia hace énfasis en la necesidad de tener un traductor en persona para asistir en la presentación. El equipo de planificación del BFT ha dado mucha importancia a la traducción para garantizar la accesibilidad a nuestras personas con conocimientos limitados de inglés (LEP). Fue muy útil contar con un empleado de BFT que pudiera satisfacer esa necesidad para que las preguntas pudieran ser fácilmente atendidas en español. En preparación para esta necesidad, se utilizó una presentación en PowerPoint en español. Para futuras presentaciones, sería muy útil tener un representante de Marketing y Servicio al Cliente presente para ayudar con el evento para proporcionar más detalles sobre los servicios que se ofrecen en la comunidad.

Antes de la sesión, dos personas más comunicaron con el equipo de BFT la importancia de la divulgación comunitaria. Expresaron la necesidad de asociarse con la comunidad, especialmente con las empresas que ayudan a los más vulnerables. Trabajaban en la divulgación de Kadlec y Lourdes. La directora de la biblioteca Mid-Columbia de Pasco también expresó el mismo sentimiento de que BFT se asocie con las empresas locales para dar a conocer los servicios ofrecidos. Para comenzar a cumplir con la misión, la biblioteca de Pasco se ofreció como socio de la comunidad para futuros proyectos.

La segunda sesión de puertas abiertas en Kennewick se celebró el 1 de noviembre y hubo tres asistentes. El consenso de esta sesión fue que era necesario mejorar los tiempos de espera en todos los centros de tránsito, pero especialmente con la Ruta 1 y la Ruta 3. La falta de sincronización y la eliminación de los tiempos de espera de dos a cinco minutos está haciendo que los pasajeros pierdan sus conexiones. El equipo de BFT trabajará para identificar las inconsistencias en los tiempos de espera e identificar las políticas actuales en vigor. La comunidad también insistió en la necesidad de un servicio más tarde y más temprano los domingos. También se recomendó añadir un servicio desde el Centro de Tránsito de Three

Rivers hasta el recinto ferial durante la semana de la feria. Un pasajero expresó la necesidad de ver una opción de tránsito disponible desde Richland a Dayton en Kennewick.

Se recomendó que la nueva política de eventos siga siendo accesible para las personas que soliciten asistencia. Para simplificar el proceso, sería preferible que la solicitud de asistencia no se viera obstaculizada por los cambios de política. En esta sesión, también fue evidente que BFT continúe haciendo asociaciones comunitarias y priorice el alcance con Tierra Vida y Lakeview Homes, especialmente con la extensión de la Ruta 64.

Se recibieron comentarios adicionales a través del correo electrónico de comentarios de los clientes del sitio web de Ben Franklin Transit. Expresaron las siguientes preocupaciones, comentarios y sugerencias:

- Traer de vuelta la 66 y reinstaurar la 66 bajando por Chapel Hill y recogiendo a los estudiantes de Chiawana High School. Al quitar la 66, hizo más difícil para los estudiantes ir y venir de la escuela.
- Servicio de autobús hacia el área del campo de golf de Horn Rapids con una parada parte de la ruta fija para la comunidad.
- Preocupación por la propuesta de reducir la frecuencia de algunas rutas. Esforzarse por conseguir un intervalo de 10 minutos. Pasar de 15 a 30 minutos es un paso en la dirección equivocada.
- Ampliación de la cobertura del servicio CONNECT 2023 en el Oeste de Pasco. Los límites hacia el oeste deberían incluir las nuevas casas que se están construyendo al oeste en la carretera Burns así como las áreas de los desarrollos de la carretera Dent (Archer Estates) y la carretera Kohler (Spenser Estates). Hay cientos de casas nuevas ya existentes y cientos más previstas para el desarrollo. Acabo de enterarme de este servicio Connect por uno de mis compañeros de trabajo, pero no podemos utilizar el BFT porque la ruta fija más cercana está en la ruta 225 de Sandifur. La distancia a pie es demasiado lejos y la carretera de Burns no tiene banquetas para la seguridad para llegar a una ruta fija. Expandir sus límites llegaría a más pasajeros y también daría datos estadísticos para futuras rutas cuando se construya el nuevo centro de transferencia de Oeste de Pasco. Estoy recomendando a mis hijos que usen más BFT para llegar a los lugares que necesitan (es decir, la escuela y el trabajo). Ellos viajan en el 225 varias veces a la semana, incluyendo los sábados. Por favor, considere mi petición.
- Como persona que viaja estrictamente en autobús y caminando, tengo una sugerencia y un comentario que hacer sobre sus servicios.

Primero, mi sugerencia. Tomo el 123 con frecuencia, y observo que es uno de los autobuses más pequeños. Alrededor de las 2-4 de la tarde de cada día de la semana, el autobús se llena peligrosamente. Sé que los recursos son limitados, pero creo que aumentar el 123 a los autobuses más grandes entre semana o asignar dos autobuses más que vayan en direcciones opuestas para que el 123 pueda circular cada 15 minutos (aunque sólo sea durante esas dos horas) sería muy beneficioso para la seguridad no sólo del público en general, sino también de los conductores. La mayoría de las personas que se recogen en ese horario son jóvenes, por lo que la seguridad es fundamental. Al menos tres veces que he viajado durante esta franja horaria entre semana he visto cómo se rechazaba a muchas personas para entrar en el autobús debido a que alcanzaba su capacidad máxima. Utilizar un autobús más grande y asignar dos conductores más para el 123 durante estas horas creo que aliviaría esa carga y sería más seguro para todos.

A continuación, mi comentario se refiere a mi experiencia con el servicio de Via que se ofrece aquí. Aunque no soy el que reserva los viajes, he notado que la mitad de las veces recibimos conductores que presumen de ser trabajadores por hora, y el hecho de que trabajan por hora se nota. Tenemos conductores que paran en los estacionamientos de los restaurantes o de las tiendas de comida por una cantidad excesiva de tiempo, y muchas veces estaremos esperando a ese conductor por tanto tiempo que nuestro viaje resulta cancelado y entregado a otra persona. Creo que no se debería permitir a estos conductores aceptar viajes si también piensan, como dirían los adultos a un niño, "comportamientos traviesos." La gente tiene lugares donde estar urgentemente, e incluso reservando Vía con una hora de antelación solemos tener que esperar más de esa hora. Como personas que caminamos a todos los lugares a los que vamos, conseguir viajes eficientes es importante, y a veces Vía ofrece mejor tránsito a donde necesitamos estar que el sistema de autobuses. Creo que es importante analizar mejor a estos conductores. Por ejemplo, hoy mi novio (que reserva estos viajes) necesitaba estar en un lugar con urgencia a las 9:50 am, reservó un Vía a las 9 am con una estimación para estar en su ubicación mucho antes de lo que necesitaba estar allí, y su conductor se sentó en el estacionamiento de Dominoes en Richland durante 20 minutos. Esto resultó en la necesidad de comprar un Uber por \$ 13 dólares, y aunque no es mucho, nosotros tenemos poco dinero en efectivo, y la utilización de transporte conveniente y económico es mucho mejor que los gastos de los sistemas de transporte como Uber o Lyft.

Un cliente también aplaudió los siguientes cambios de servicio propuestos en el Plan Anual de Servicios 2023:

Aumento de las frecuencias en algunos servicios de rutas fijas

Introducción de servicio dominical en algunos servicios de ruta fija que no tenían servicio dominical en el pasado

Ajustes en el servicio CONNECT para reducir la competencia con el servicio de ruta fija de alta frecuencia

Exploración del servicio a Energy Northwest y otras áreas del emplazamiento de Hanford

Se recibió una llamada adicional por teléfono solicitando el servicio de ruta fija en la avenida de Kennewick entre la calle Dayton y la calle Olympia.

En general, la discusión y los comentarios fueron muy buenos, al mismo tiempo que se procuró atender las necesidades de la comunidad. Para garantizar que el público tuviera tiempo suficiente para dar su opinión, la grabación de la segunda sesión de puertas abiertas se subió a la página web de BFT y a YouTube. El personal de BFT incluyó la dirección de correo electrónico para enviar cualquier comentario o preocupación. La audiencia pública final se celebrará el 8 de diciembre a las 6 p.m. durante la reunión regular del Consejo de Administración de BFT.