



2024 ANNUAL SERVICE PLAN



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

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

TABLE OF CONTENTS

2024 ANNUAL SERVICE PLAN	3
FIXED ROUTE	4
Recommended Service Changes.....	4
Route 10	5
Route 25	6
Route 50	7
Route 67	8
Route 123	9
Route 170	11
Route Elimination	13
Route 110	13
Tripper – 123s	13
OTHER CHANGES	15
CONNECT	16
Preliminary Airport Service	16
Additional Point of Interest.....	16
Hanford Service.....	17
ADA/DIAL-A-RIDE	18
Vanpool.....	18
LOOKING AHEAD – UPCOMING PASSENGER FACILITIES (2024-2025)	19
Queensgate Transit Center	20
Downtown Pasco Transit Center	20
West Pasco Transit Center	21
Future Facilities.....	21
DEVELOPMENT AND LAND USE	22
TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS	23
REVENUE	23
Labor	24
PUBLIC OUTREACH	25
Outreach Initiatives.....	25
Public Feedback	26

[Haga clic aquí para ver el documento en español.](#)

TABLES

Table 1: Route 10 Proposed Service Change Data	5
Table 2: Route 25 Proposed Service Change Data	6
Table 3: Route 50 Proposed Service Change Data	7
Table 4: Route 67 Proposed Service Change Data	8
Table 5: Route 123 Proposed Service Change Data	9
Table 6: Route 170 Proposed Service Change Data	11
Table 7: Route 110 Proposed Service Change Data	13
Table 8: Route 123s Proposed Service Change Data	13
Table 9: Fixed Route Service Change Summary	14
Table 10: Annual Budget Impact	24
Table 11: Prorated Budget Impact	24

FIGURES

Figure 1: Service Change Key	4
Figure 2: Stacy Avenue Transfer Point in Prosser, WA	11
Figure 3: Tri-Cities Airport in Pasco, WA	16
Figure 4: Areas Utilized By Rideshare	18
Figure 5: Transit services throughout Tri-Cities	19
Figure 6: Queensgate Site Circulation	20
Figure 7: Location of Downtown Pasco Transit Center	20
Figure 8: Development and Schools in West Pasco	21
Figure 9: Memorial for 911 at Southridge Sport Complex in Kennewick, WA	22
Figure 10: QR Code for Interactive Remix Map	25

MAPS

Map 1: Route 10 Proposed Service Changes	5
Map 2: Route 25 Proposed Service Changes	6
Map 3: Route 50 Proposed Service Changes	8
Map 4: Route 67 Proposed Service Changes	9
Map 5: Route 123 Northbound through Queensgate Transit Center Proposed Service Changes	10
Map 6: Route 123 Southbound through Queensgate Transit Center Proposed Service Changes	10

2024 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.

The 2023 ASP focused primarily on service efficiency, effectiveness, and reliability. Service change recommendations included the following:

- ❖ Reduced frequency after 8 PM for METRO Routes 1 and 3 due to low ridership
- ❖ METRO Route 1 EB realignment from Quinault to Okanogan
- ❖ Added Routes 40 and 47 to Sunday service replacing Route 42
- ❖ Increased Route 48 to 30-minute service on Saturdays
- ❖ Added Route 268 to Saturdays
- ❖ Extended Route 64 in March 2023 to serve the Lakeview Community and in anticipation of Amazon's opening.
- ❖ General Demand was eliminated and CONNECT was not allowed to board within ¼ mile of fixed routes to encourage higher usage of our fixed route system

The 2024 ASP consists of major service change recommendations that will result in improved fixed route service through the addition of the Queensgate Transit Center in June 2024. This addition will bring adjustments to several routes and increase frequency during peak periods to better serve communities in the western portion of our Public Transportation Benefit Area (PTBA). The extension of Route 67 and the addition of a shopper shuttle will improve access and address on-time performance issues.

A modest approach that focuses on efficiency has been taken in response to BFT's Board of Directors push to make BFT's service more cost-effective. Additionally, all modes of service for BFT will be subject to a fare change per the ongoing fare study. BFT's Board of Directors will address the planned fare change in 2024.



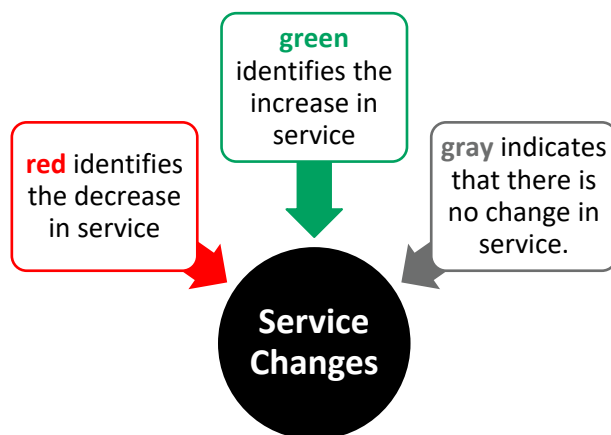
FIXED ROUTE

With the addition of Queensgate Transit Center, the 2024 ASP proposes adjustments to Routes 25, 110, 123, and 170. It also includes the extension of Route 67 to better serve areas of West Pasco and improve on-time performance. The addition of a shopper shuttle will supplement changes to Route 110. In addition, CSched will conduct a review of all fixed route schedules to improve on-time performance and transit center connections. BFT may need to make minor schedule adjustments to other routes and add, modify, or eliminate overload and tripper services based on demand. The service changes proposed do constitute a major service change per BFT's Major Service Change Policy.

RECOMMENDED SERVICE CHANGES

For 2024, the recommended service changes are identified in **red**, **green**, and **gray** throughout tables in this document to reflect the decrease and increase in service.

FIGURE 1: SERVICE CHANGE KEY



ROUTE 10

Queensgate Transit Center is anticipated to open in June 2024. Route 10 will maintain the current Route 110 coverage through West Richland and will focus on increased frequency during peak periods.

Recommended changes to Route 10:

- ❖ Provide 30-minute peak service on weekdays between Queensgate Transit Center and West Richland Transit Center
- ❖ Maintain the current Route 110 coverage area in West Richland
- ❖ 60-minute service on Saturday
- ❖ Provide connections with Routes 123 and 170 at Queensgate
- ❖ Increase connections with Route 20 at West Richland Transit Center

TABLE 1: ROUTE 10 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

Service Window	Operating Hours	Headway (Min)	Vehicles	Annual Revenue Hours (Current)	Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)
Weekday	6:15 AM-8:00 PM	30 (60)*	2 (1)*		5,550 (Increase)
Saturday	7:15 AM-8:00 PM	60	1		717 (Increase)
Sunday	No Service				

*Headway and vehicles during off-peak

MAP 1: ROUTE 10 PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE 25

With the terminus of Route 170 moving from Knight Street Transit Center to Queensgate Transit Center, Route 25 will continue on Wellsian to maintain service to the southern portion of Wellsian Way.

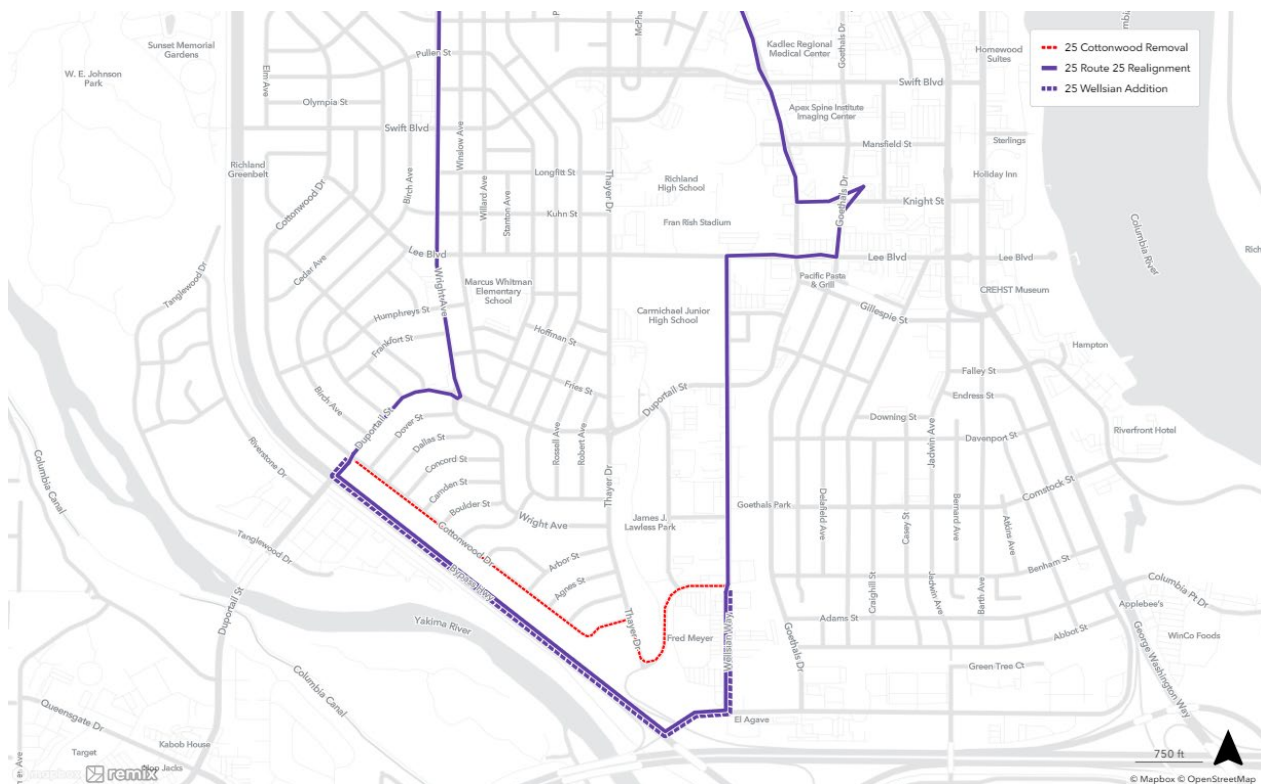
Recommended changes to Route 25:

- ❖ Maintain service along Wellsian Way
- ❖ Remove unproductive sections of Cottonwood Dr.

TABLE 2: ROUTE 25 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

Service Window	Operating Hours	Headway (Min)	Vehicles	Annual Revenue Hours (Current)	Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)
<i>Weekday</i>	<i>No Change</i>				
<i>Saturday</i>	<i>No Change</i>				
<i>Sunday</i>	<i>No Service</i>				

MAP 2: ROUTE 25 PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE 50

Route 50 will maintain productive portions of Route 110 and provide direct service to Columbia Center Mall. The removal of Route 123 from the mall will benefit its timing to incorporate Queensgate Transit Center and eliminate the need for 30-foot buses to navigate the mall parking lot. Larger capacity buses are needed on Route 123 due to high ridership. Route 50 will utilize the new minibuses by New England Wheels arriving in Q1 2024 to provide better access to the mall. Currently, Route 50 is scheduled for 30-minute service on weekdays and 15-minute service on Saturdays due to higher ridership on Saturdays. Route 123 will maintain service to the mall on Sundays. If ridership generates too much demand for the new lower-capacity vehicles, service frequency will be increased to 15 minutes. The variation in hours and cost will be noted throughout the document.

Recommended development of Route 50:

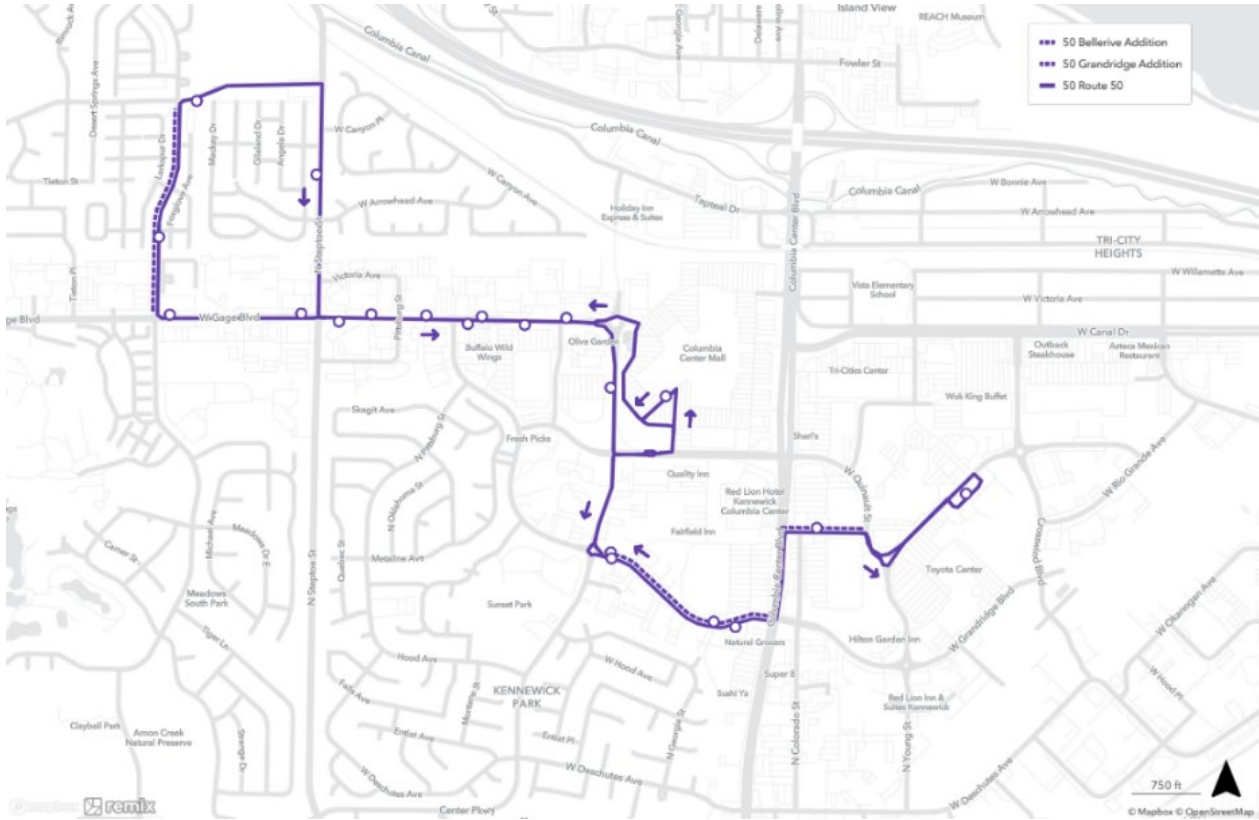
- ❖ 30-minute weekday and 15-minute Saturday service (Potential 15-minute service weekday if demand/capacity warrants)
- ❖ Circulator route that serves the Columbia Center area
- ❖ Provide frequency along productive sections of Gage Blvd
- ❖ Provide service to productive sections of Steptoe St.
- ❖ BFT has procured smaller fixed route vehicles that will be utilized on this route

TABLE 3: ROUTE 50 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

Service Window	Operating Hours	Headway (Min)	Vehicles	Annual Revenue Hours (Current)	Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)
<i>Weekday</i>	<i>8:00 AM-8:30 PM</i>	<i>30</i>	<i>1</i>		<i>3,277 (Increase)</i>
<i>Saturday</i>	<i>8:00 AM-8:30 PM</i>	<i>15</i>	<i>2</i>		<i>1,316 (Increase)</i>
<i>Sunday</i>	<i>No Service</i>				
Weekday	8:00 AM-8:30 PM	15	2		6,426* (Increase)

**Total estimate based on 15-min. weekday service.*

MAP 3: ROUTE 50 PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE 67

Extending Route 67 will better serve West Pasco by including a portion of Burns Rd and Broadmoor for improved service to Ray Reynolds Middle School and Delta High School. Further extension of the route will provide additional service along Chapel Hill and Rd 84, increasing access to Chiawana High School and McLoughlin Middle School. Alignment of local routes in West Pasco will change with the construction of the West Pasco Transit Center tentatively starting operations in Summer 2026.

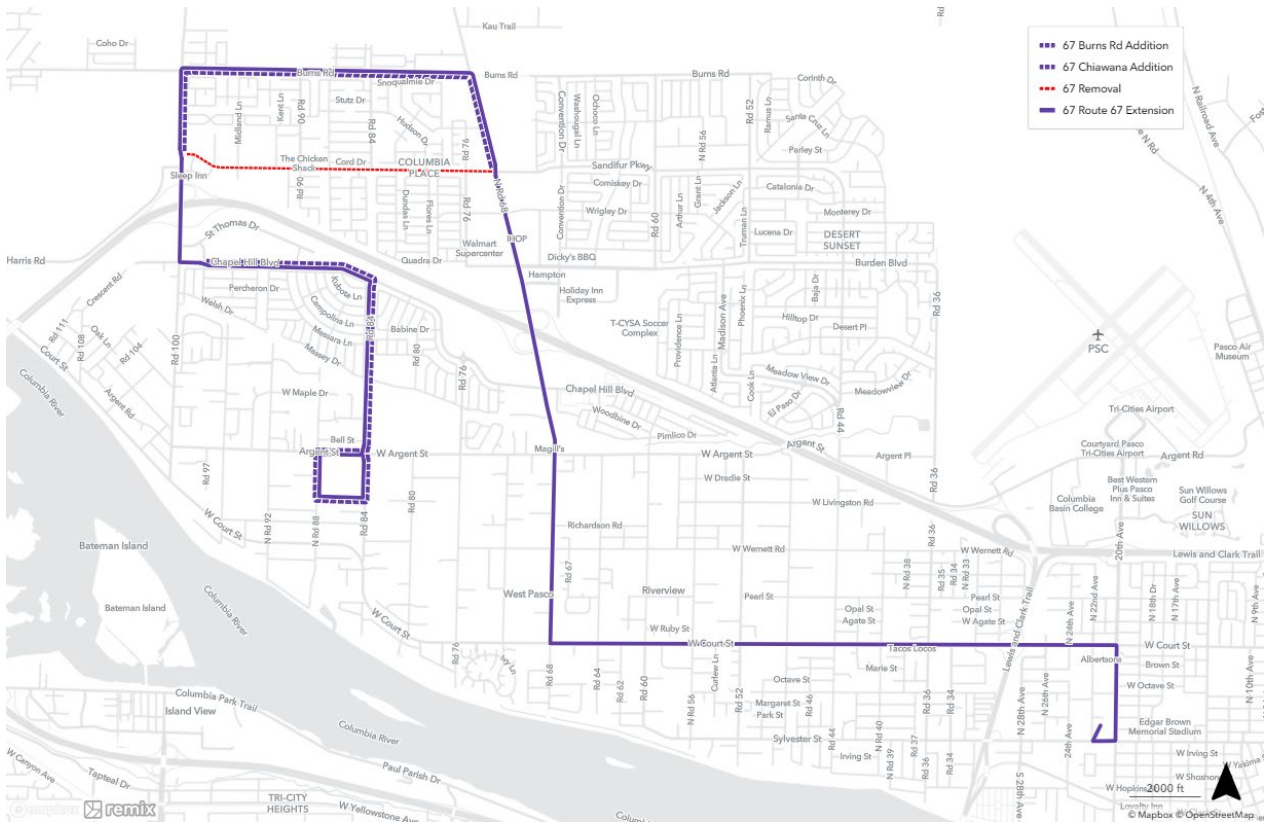
Recommended changes to Route 67:

- ❖ Route realignment (extension)
- ❖ Add one bus to alleviate On-time Performance (OTP) issues

TABLE 4: ROUTE 67 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

Service Window	Operating Hours	Headway (Min)	Vehicles	Annual Revenue Hours (Current)	Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)
Weekday	6:00 AM-9:00 PM	30	3	7,747	11,494 (Increase)
Saturday	7:00 AM-9:00 PM	30	3	7,239	10,732 (Increase)
Sunday	No Service				

MAP 4: ROUTE 67 PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE 123

With Route 50 serving Columbia Center Mall, Route 123 will serve the perimeter in order to improve timing and incorporate connections at the new Queensgate Transit Center. Due to Route 50 not operating on Sunday, Route 123 will maintain direct service to the mall but exclude Queensgate Transit Center since no other routes will connect there on Sunday. An additional bus will be added on Sunday to provide needed improvements to on-time performance. The additional bus will also extend the route to areas that are currently excluded on Sundays.

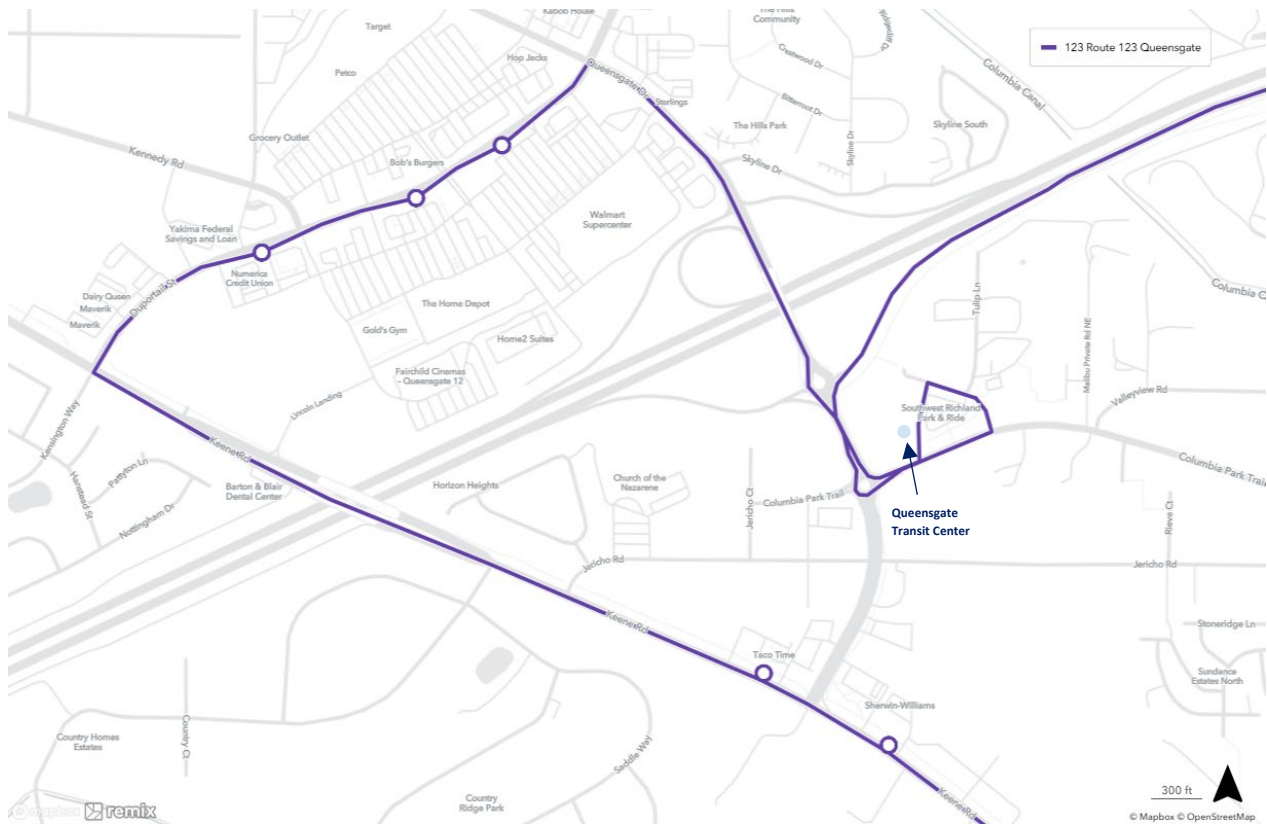
Recommended changes to Route 123:

- ❖ Incorporating connections at Queensgate Transit Center
- ❖ Excludes service to the mall except Sunday
 - Increase coverage on Sunday service only to serve Columbia Center Mall
- ❖ Additional bus on Sunday to improve on-time performance, connections at Knight Street Transit Center, and capture currently excluded areas

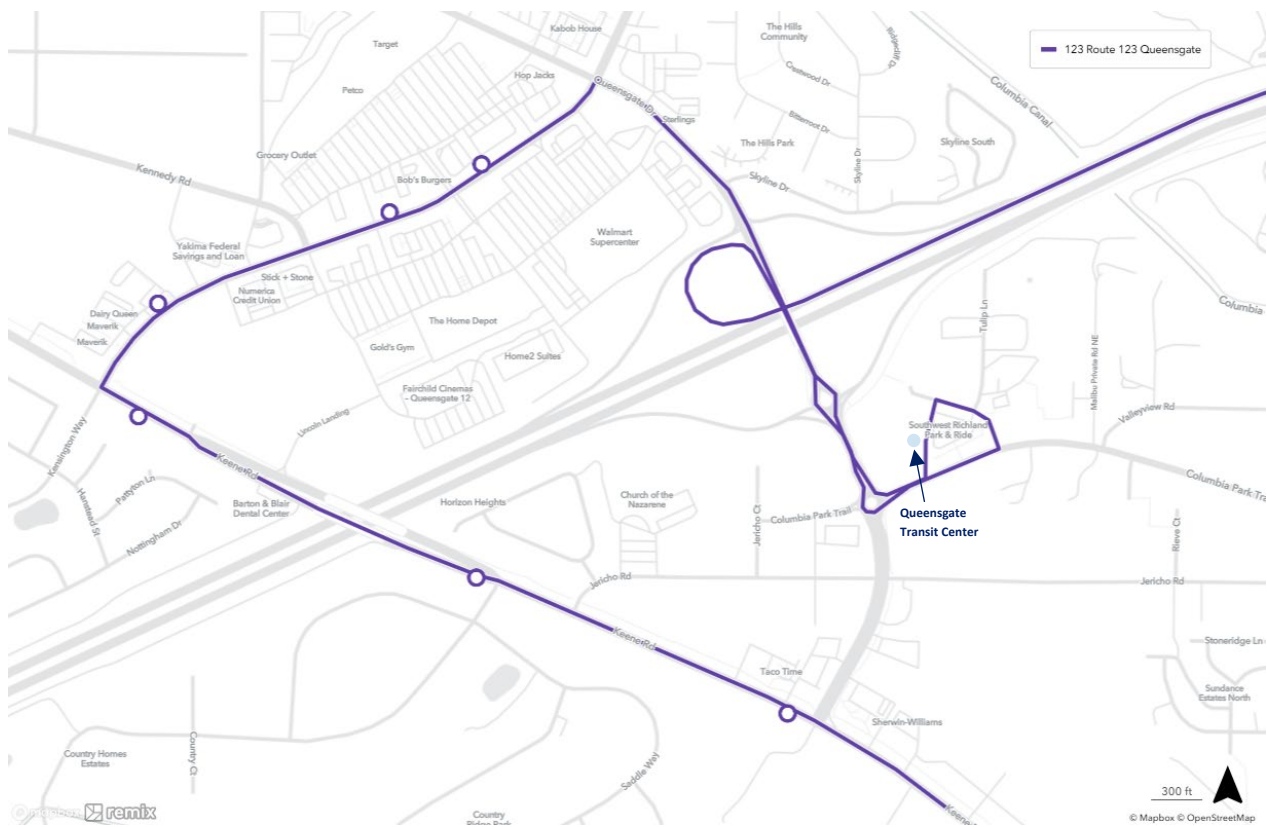
TABLE 5: ROUTE 123 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

Service Window	Operating Hours	Headway (Min)	Vehicles	Annual Revenue Hours (Current)	Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)
Weekday	5:45 AM-10:00 PM	30	4	16,167	16,324 (Increase)
Saturday	6:45 AM-10:00 PM	30	4	3,141	3,134 (Decrease)
Sunday	8:00 AM-6:00 PM	30	4	1,614	2,139 (Increase)

MAP 5: ROUTE 123 NORTHBOUND THROUGH QUEENSGATE TRANSIT CENTER PROPOSED SERVICE CHANGES



MAP 6: ROUTE 123 SOUTHBOUND THROUGH QUEENSGATE TRANSIT CENTER PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE 170

The eastern terminus of Route 170 will be moved from Knight Street Transit Center to the new Queensgate Transit Center providing more direct access to the Queensgate shopping area and improve frequency. Service will increase to 60 minutes during peak travel periods for weekdays. A realignment of the route through Prosser will better serve Housel Middle and Prosser High Schools as well as the commercial district near Merlot Dr. and Wine Country Rd. BFT staff will work with People for People to make sure that BFT's services connect with their scheduled service. BFT will take into consideration service to the future location of Prosser Memorial Hospital once it is clear when the new facility will open.



FIGURE 2: STACY AVENUE TRANSFER POINT IN PROSSER, WA

Recommended changes to Route 170:

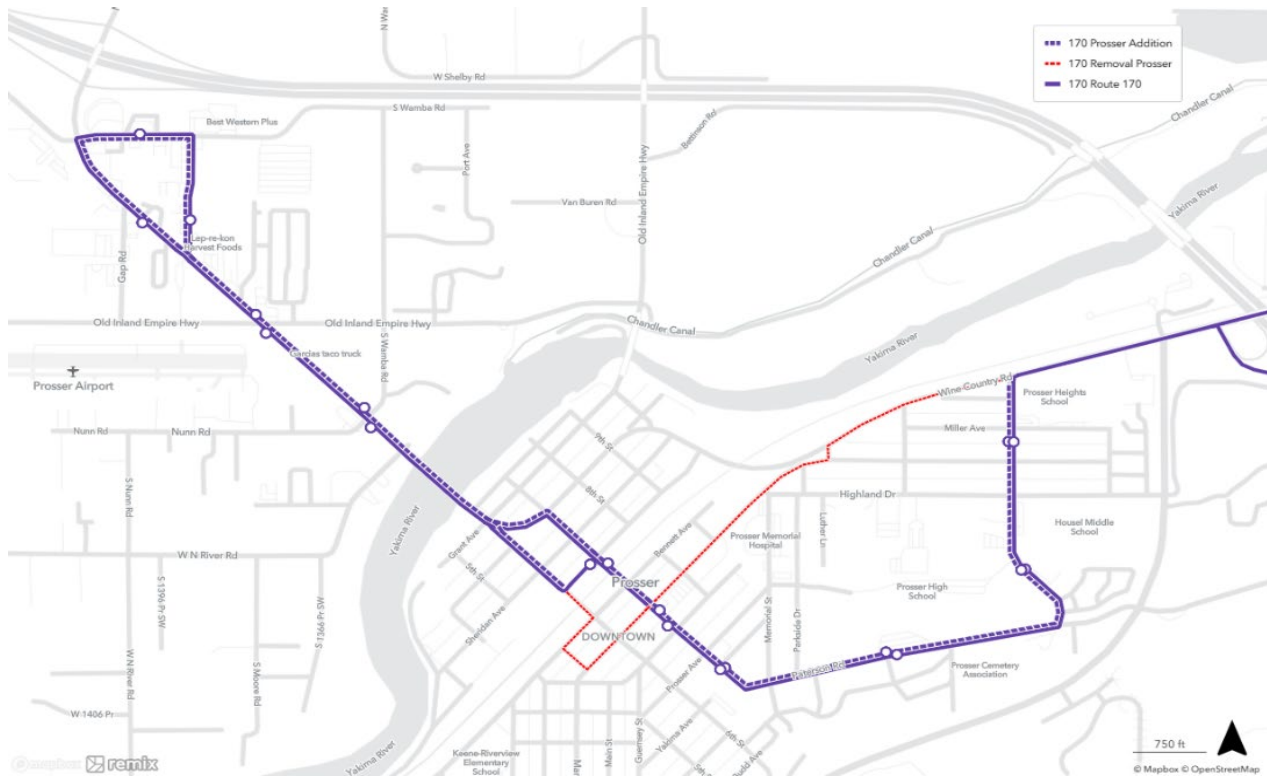
- ❖ Service between Queensgate Transit Center and Stacy Avenue Transfer Point
- ❖ Eliminate section between Knight St. and Queensgate
- ❖ 60-minute peak service Weekdays
- ❖ 120-minutes on Saturday

TABLE 6: ROUTE 170 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

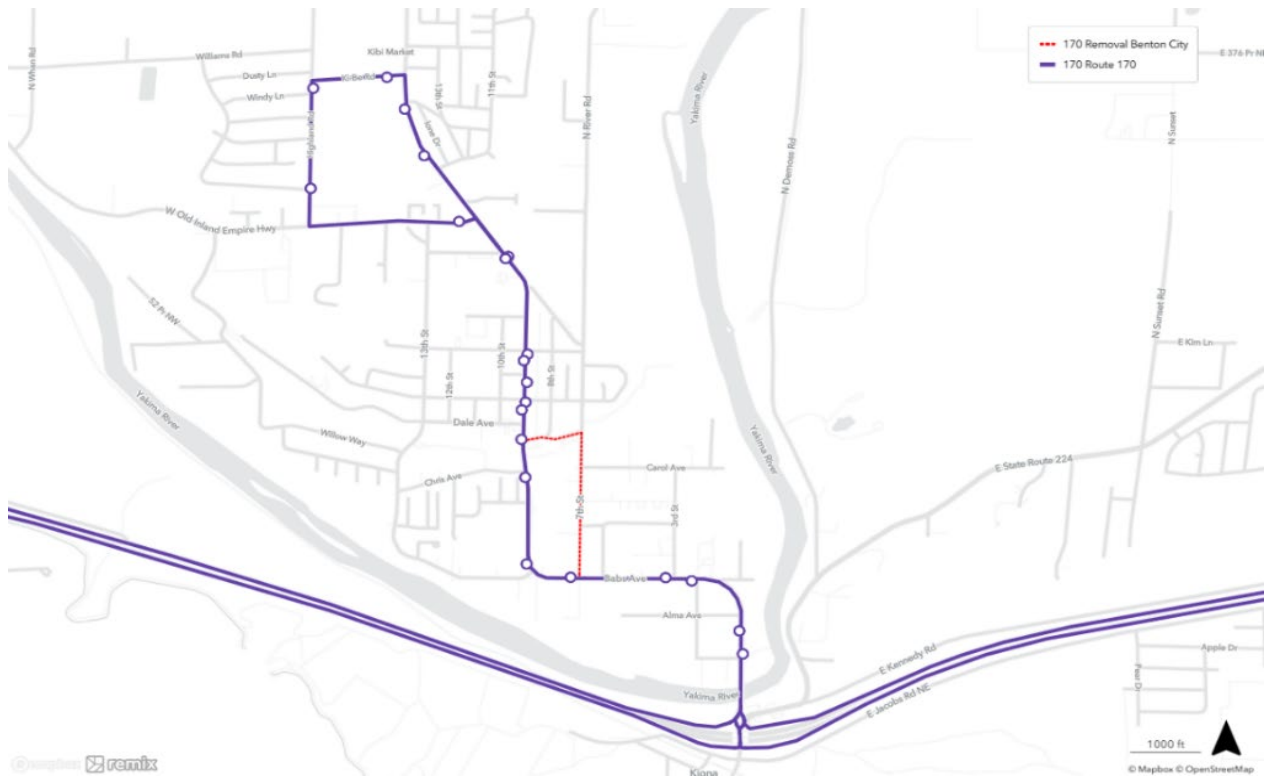
<i>Service Window</i>	<i>Operating Hours</i>	<i>Headway (Min)</i>	<i>Vehicles</i>	<i>Annual Revenue Hours (Current)</i>	<i>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</i>
<i>Weekday</i>	<i>5:15 AM-10:00 PM</i>	<i>60 (120)*</i>	<i>2 (1)*</i>	<i>3,920</i>	<i>6,282 (Increase)</i>
<i>Saturday</i>	<i>7:00 AM-9:00 PM</i>	<i>120</i>	<i>1</i>	<i>718</i>	<i>710 (Decrease)</i>
<i>Sunday</i>	<i>No Service</i>				

*Headway and vehicles during off-peak

MAP 7: ROUTE 170 PROSSER PROPOSED SERVICE CHANGES



MAP 8: ROUTE 170 BENTON CITY PROPOSED SERVICE CHANGES



ROUTE ELIMINATION

To improve services to Benton and Franklin Counties and after thoroughly evaluating ridership, it was determined to eliminate the following two routes:

- ❖ Eliminate Route 110
- ❖ Eliminate Tripper Route 123s

BFT understands that changes to public transit routes may inconvenience some riders, but staff is committed to improving overall service and efficiency to better meet the needs of the community.

ROUTE 110

Staff has observed that ridership on Route 110 east of the future Queensgate Transit Center is very low. To improve the effectiveness of Route 110, the eastern portion will be eliminated, and the western portion will become Route 10 with higher peak frequency serving the Queensgate/Duportail area and West Richland. Route 50 will cover pertinent areas no longer served by Route 110 in the Columbia Center area.

TABLE 7: ROUTE 110 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>
Weekday	6:15 AM-8:00 PM	60	2	6,926	Discontinued
Saturday	7:15 AM-8:00 PM	60	2	1,314	Discontinued
Sunday	No Service				

TRIPPER – 123S

Trippers are meant to accommodate high demand on routes serving the area schools. In the case of Route 123s, the demand does not exist to justify supplemental service to Route 123. For comparison, the average ridership for Route 123s is 11 per day versus 145 per day for Route 26s. This equates to an average of seven (7) boardings per revenue hour for Route 123s and approximately 97 boardings per revenue hour for Route 26s. BFT will be reaching out to those who may be affected by the elimination of Route 123s. On November 9, during the final public hearing and public comment period there were several requests from the public to maintain service to Tripper 123s. The Board made the decision to maintain service and try to reinvigorate ridership before making a final decision.

Recommended changes to Route 123s:

- ❖ Discontinue 123s

TABLE 8: ROUTE 123S 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>
Weekday	7:15 AM and 3 PM		1	258	Discontinued
Saturday	No Service				
Sunday	No Service				

TABLE 9: FIXED ROUTE SERVICE CHANGE SUMMARY

Route	Recommendations	Justification	Est. Vehicle Change (2023 Baseline)	Est. Rev Hour Change (2023 Baseline)
10	Replacing western portion of Route 110 from Queensgate TC.	Provide increased frequency to West Richland and establish connections with Routes 123 and 170 at Queensgate TC.	2	6,267
25	Provide service along Wellsian Way and remove unproductive service from Cottonwood.	Maintain service to essential businesses and remove unproductive service.	No Change	No Change
50	Provide service to Columbia Center and productive portions of Gage & Steptoe.	Maintain Columbia Center service removed by Route 110 and allow Route 123 to bypass the mall for improved timing.	1	4,592*
67	Extend to provide better service to Burns, Chapel Hill, and Rd 84.	Provide service to Burns with improved connections to Chapel Hill and schools along the route.	1	4,461
110	<ol style="list-style-type: none"> Remove service between Queensgate TC and Three Rivers TC. Reestablish as Route 10 between Queensgate TC and West Richland TC. 	Unproductive portion between Queensgate TC and Three Rivers TC.	-2	-8,240
123	Realign service through Queensgate TC.	Establish connections with Routes 10 and 170.	No Change	676
170	<ol style="list-style-type: none"> Realign Service through Queensgate TC. Additional frequency at peak AM and PM times. 	Provide improved service to Benton City/Prosser and establish connections with Routes 10 and 123 at Queensgate TC.	1	2,354
123s	Eliminate Service	Low Ridership	-1	-258
Total Estimated Change for 2024			2**	9,853**

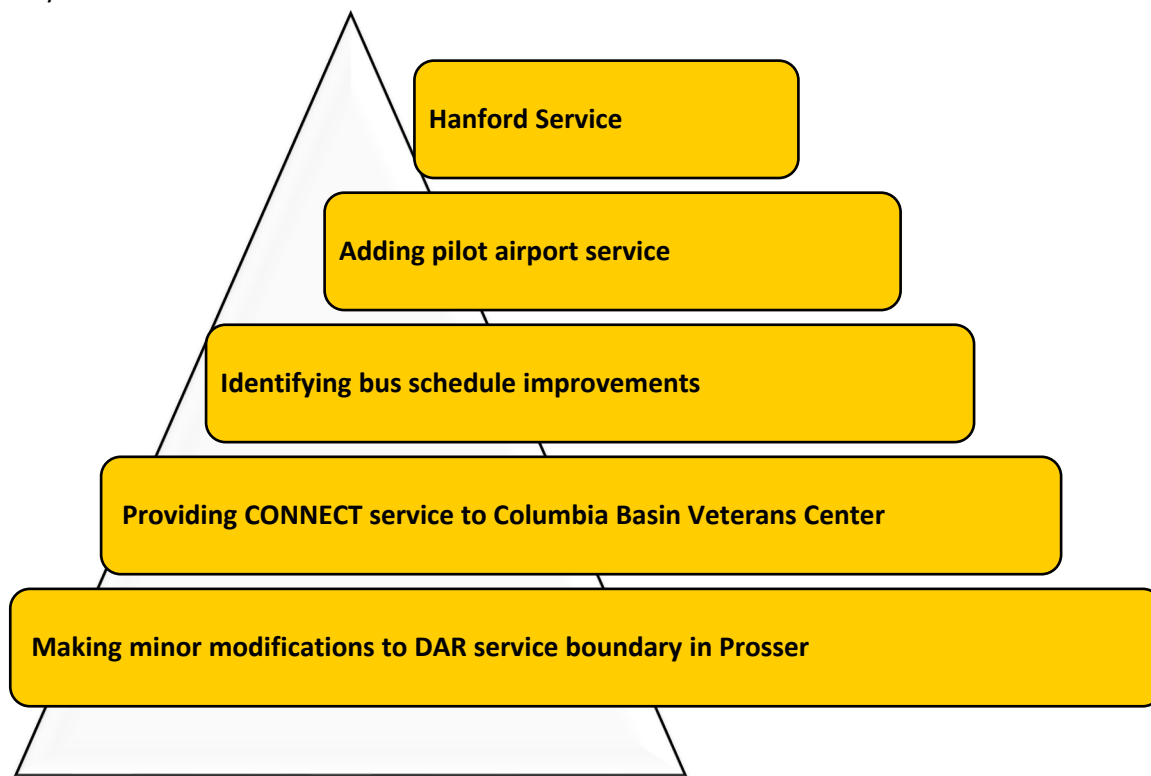
**Potential 15-minute weekday service would increase total REV hrs. from 3,277 to 7,742.*

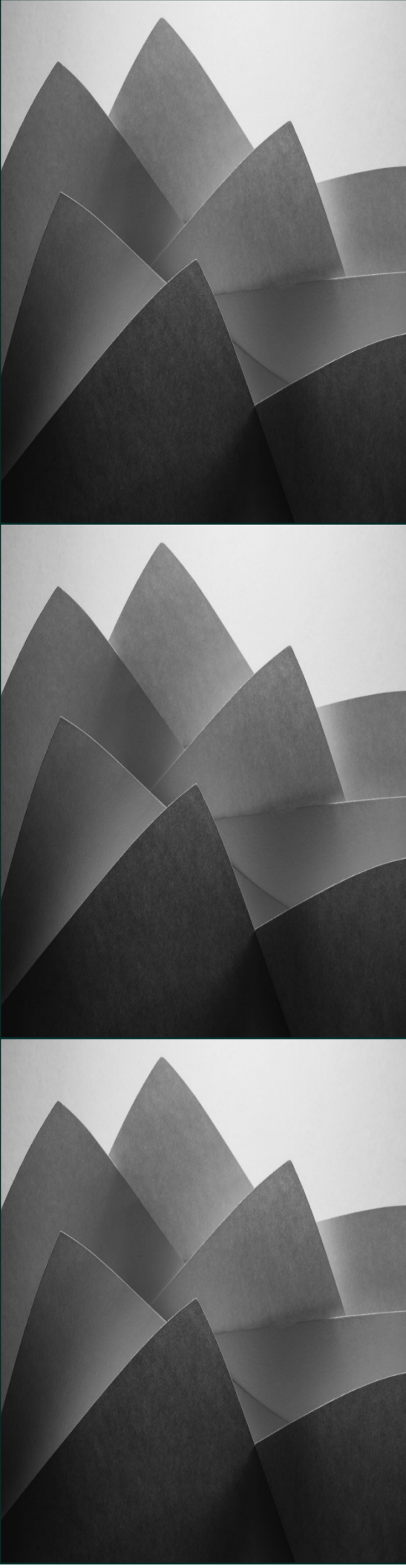
***Potential 15-min weekday service for Route 50 would increase total vehicles to three (3) and REV hrs. to 13,003.*



OTHER CHANGES

BFT is dedicated to enhancing transportation options with ongoing initiatives to further improve the way services are offered by:





CONNECT

CONNECT provides an on-demand service that is open to the 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 has grown to become a staple of BFT's transit services ensuring that riders can access the fixed route services. In 2023, BFT modified the points of interest to realign how the service was meant to function. The service offers an affordable way to connect to the bus network and travel within BFT's service area. CONNECT is ideal for riders whose starting locations or destinations are too far from a bus stop.

PRELIMINARY AIRPORT SERVICE

In June 2024, BFT is planning to implement a preliminary service to the airport. Staff recognize a demand for the services from agencies and the community and will work with Tri-Cities Airport to ensure that service is offered at peak times of travel. This service will be provided by CONNECT and offer trips between the airport and designated locations. The fiscal impacts of implementing this service will be assessed and presented to the Board of directors prior to implementation. This service is tentatively planned to begin in June 2024.

FIGURE 3: TRI-CITIES AIRPORT IN PASCO, WA



ADDITIONAL POINT OF INTEREST

At the request of the Columbia Basin Veterans Center, BFT is planning to add a Point of Interest (POI) by December 31, 2023, utilizing CONNECT service to ensure that veterans have access to service until fixed route can better serve the community. Columbia Basin Veterans Center assists veterans in receiving the benefits they've earned through their service in the military.

HANFORD SERVICE

Over the course of 2023, BFT explored options for a Commute Trip Reduction Program for the Hanford Department Of Energy (DOE) site located 20 miles Northwest of the Tri-Cities area. As the largest employer in the region, Hanford represents a significant opportunity to reduce greenhouse emissions from commuter vehicles but regulatory requirements do not allow us to access the nuclear facility. BFT has spent numerous hours exploring different avenues to provide a service that both meet the needs of Hanford employees and stays within the bounds of Federal Transit Administration (FTA) service requirements and restrictions.

BFT is exploring the following three options:

Outsourcing Service*

- BFT is receiving estimated quotes from local charter agencies for an outsourced service that allows charter agencies to transport employees. BFT would pay for the expense of the service. As of September 19, the estimated cost for the round trip service is roughly \$2,000,000 per year. Service would include three (3) charter buses to operate four (4) days a week.

Volunteer Hanford Drivers*

- BFT is exploring the option of providing a bus as well as maintenance for a Hanford commercial driver's license (CDL) volunteers to drive in the mornings and afternoons. This would allow for the bus to cross through the security gate and remain onsite in the event of emergency evacuation requirements before returning in the afternoon. FTA has informed BFT that this option would be feasible as long as no federal funds are utilized for running this service which would include maintenance, vehicles, etc. Drivers would also be subject to drug and alcohol testing to meet FTA standards.

Turnaround Facility at Wye Barricade*

- BFT is open to the possibility of constructing a turnaround facility at the Wye Barricade security checkpoint. The current security location does not have capacity for any vehicle staging, turnaround, or fast travel bus lanes. If constructing a turnaround facility is a viable option, then BFT would be able to provide fixed route service to the barricade. This would eliminate the concern of removing general public riders from the coach because the bus would not cross the checkpoint.

*The options detailed above are all tentative options and pending Board approval.

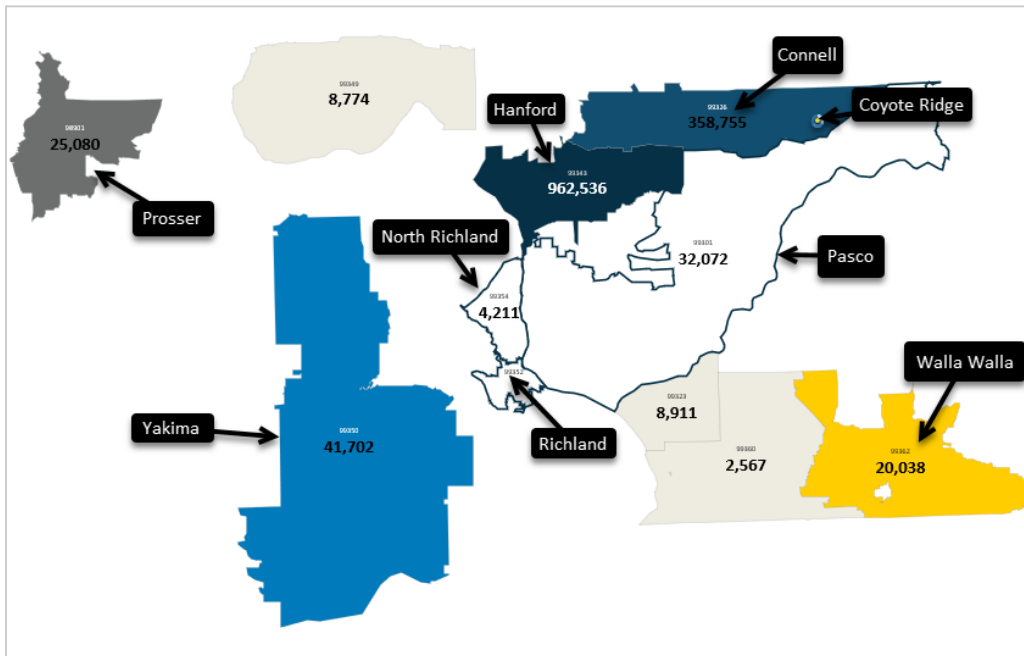
ADA/DIAL-A-RIDE

BFT's Dial-A-Ride (DAR) service provides on-demand, curb-to-curb transit services for eligible riders. Eligible riders must book trips at least 24 hours in advance. In 2024, BFT will not be making modifications to the service area. The fare study and the recommendations that follow may impact Dial-A-Ride fares.

VANPOOL

Vanpool is a Rideshare program that allows groups of 4 to 15 individuals to share a ride to and from work in a 6, 12, or 15 passenger vehicle. Every group has a trained driver, backup driver, bookkeeper, and reporter to ensure the safety of all riders and that all reports submitted meet federal guidelines. Ride matching services are provided by BFT's Rideshare Coordinators to work with individuals to provide the best possible option to commute to and from work. Ride matching is also available at [BFT.org](https://www.bft.org). Vanpooling is a perfect choice for anyone wanting to reduce the financial strain of increased fuel prices and allows individuals to sit back and relax while commuting to work within BFT's service area. The Vanpool program currently serves clients in the following locations: Pendleton, Walla Walla, Connell, Yakima, Patterson, and the Hanford site. BFT owns, maintains, manages, licenses, and insures all Vanpool vehicles.

FIGURE 4: AREAS UTILIZED BY RIDESHARE



BFT's Vanpool usage declined considerably during the 2020-2022 COVID pandemic. BFT's main goal is to continue to purchase vehicles and market the value and benefits vanpooling can provide. To meet the growing demand for Vanpool, 25 additional vehicles were purchased in 2023. BFT will be adding an additional 80 replacement vehicles and 10 additional expansion vehicles in

2024. In 2024, BFT's Vanpool monthly fares will be reviewed in accordance with the BFT Fare Policy and are set to recover part of the direct operating costs of the program. Fares will be based on individual participation as well as the roundtrip travel distance. Allocated administrative costs from departments outside of Vanpool are not included.



LOOKING AHEAD – UPCOMING PASSENGER FACILITIES (2024-2025)

As BFT works collaboratively to plan for future services, there is a continual commitment to enhance local transportation. Over the coming years, the Planning team will work closely with cities and municipalities to ensure the needs are met for each community. In the next two years, staff will be designing plans for transit facilities in strategic locations across Benton and Franklin Counties. These additions will serve to facilitate smoother and more convenient commuting. This effort will improve connections for new neighborhoods and schools making transportation more accessible and efficient for all residents.



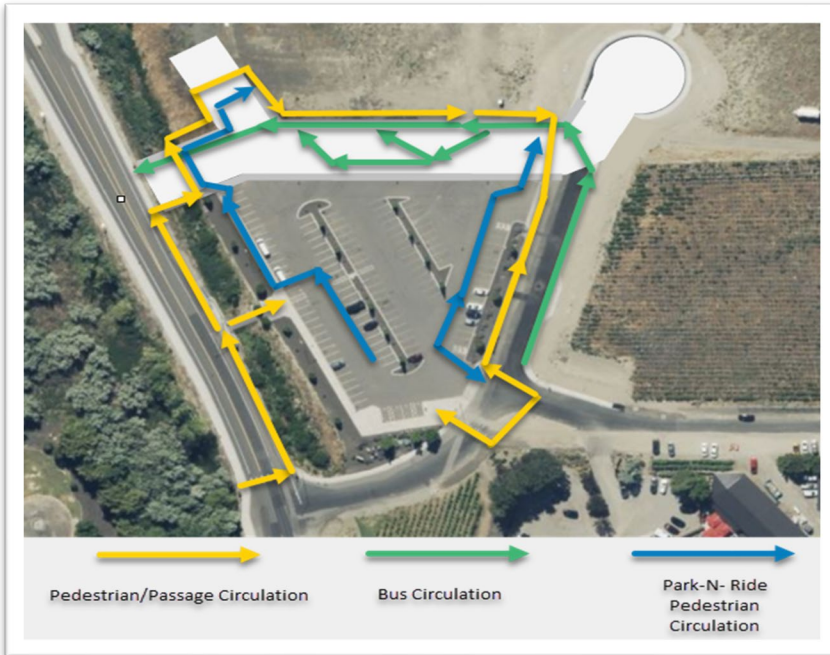
FIGURE 5: TRANSIT SERVICES THROUGHOUT TRI-CITIES

QUEENSGATE TRANSIT CENTER

The Queensgate Transit Center 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 Summer of 2024. Service changes will be made to incorporate the new transit facility into the fixed route system.

FIGURE 6: QUEENSGATE SITE CIRCULATION



DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

BFT has purchased a property for the construction of a Downtown Pasco Transit Center. This facility will provide an easily accessible transportation connection within walking distance of Downtown Pasco.

It will also offer expanded service to Pasco School District's newest high school and developing areas. The career and college academy located in east Pasco is set to open in fall of 2025.

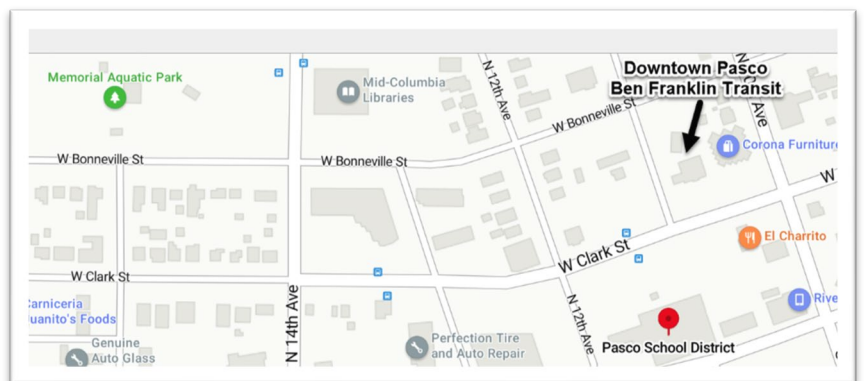
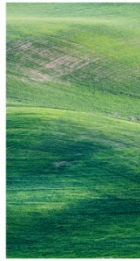


FIGURE 7: LOCATION OF DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

BFT plans to create a space for bus operators' comfort and a small space for Customer Service and ADA. Design efforts will continue into 2024 and construction is expected to begin in late 2024 to early 2025.

WEST PASCO TRANSIT CENTER

BFT is in the process of finding property for a transit center in the Broadmoor area of West Pasco. This facility will serve as a transfer point between Pasco local routes and future METRO and express routes. This location will also include a parking area that will serve as a park and ride and shared parking for neighboring facilities. An exact location for this facility has yet to be fully determined. The intention is for the West Pasco facility to be collocated with planned City of Pasco facilities, including an aquatic center, library, and other commercial developments. This facility is expected to be operational in mid-2025 or mid-2026 depending on surrounding development including the new high school and the middle schools in the community. Property acquisition is expected in late 2023 or early 2024.



Bringing transit to
meet the needs of the
community.

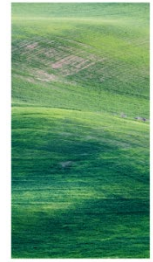


FIGURE 8: DEVELOPMENT AND SCHOOLS IN WEST PASCO

FUTURE FACILITIES

Despite the rural setting, Benton and Franklin county have experienced remarkable growth and with this growth comes the need for improved transportation infrastructure. In response to the changing dynamics, BFT is embracing the exciting journey to build new transit centers in areas that are seeing increased development. In the coming years, staff will seek out ways to align future fixed route services to connect Benton City, West Richland, and Richland. The Planning team is in the early stages of developing concepts for transfer points in Kennewick near the Southridge area, Benton City, and West Pasco to improve routes and timing to serve Benton City and Prosser.

These centers will play a pivotal role in connecting the expanding community, fostering accessibility, and ensuring that the rural charm within the community remains coupled with modern transportation solutions.





DEVELOPMENT AND LAND USE

BFT aims to orient future service expansions around the evolving needs and travel patterns of the service area. While collaborating 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, the Tri-Cities and the surrounding communities within the PTBA have grown and expanded in a way that is not conducive to operating accessible and efficient transit service.

BFT recognizes the challenges of planning transit services and continually looks for ways to overcome the challenges by:



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.

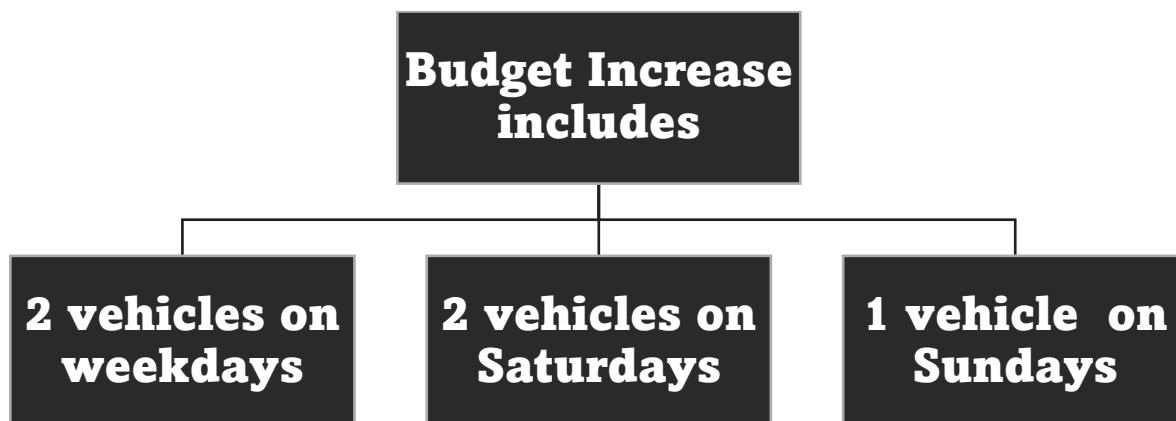
TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS

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 2024 ASP are considered a major service change per BFT's Major Service Change Policy, thus a Title VI Service Equity Analysis was required. BFT staff conducted a Title VI Service Equity Analysis and it was concluded that none of the recommended changes will result in a disparate impact to minority populations. A potential disproportionate burden to low-income populations was identified through the analysis based on BFT's Disparate Impact Policy and Disproportionate Burden Policy. That said, adverse impacts are not expected due to little to low ridership in the impacted area. The recommended changes will result in a net increase in service for those impacted. For additional information, please refer to the 2024 ASP Title VI Service Equity Analysis appendix.

REVENUE

The 2024 ASP is anticipated to increase annual revenue hours by approximately 9,853. This equates to approximately an addition of \$1.4 Million annual budgeted cost per revenue hour impact given the current average cost per revenue hour of \$150.61. All service recommendations will be implemented in June, so prorated revenue hours are expected to increase by approximately 5,293 in 2024, with a budget increase of approximately \$797,146.



This increase accounts for the addition of two (2) vehicles on weekdays, two (2) vehicles on Saturdays, and one (1) on Sundays. All resource increases needed to operate the 2024 ASP recommendations will be included in the proposed 2024 Operating Budget. BFT planning staff recommend increasing the budgeted vehicle revenue hours from 223,000 (2023) to 231,000 (2024). This accounts for a 3.6% increase in revenue hours. If weekday demand increases on Route 50, the potential for 15-minute service may be warranted, which would be an annual increase of 3,200 revenue hours, 1 bus, and 2 employees. This increase along with any increase in revenue hours for the potential Hanford service will be addressed as separate board items.*

Reduction Of Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ Route 110: 8,240 ↓ Revenue hours
- ☑ Route 123s: 258 ↓ Revenue hours

Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ Route 10: 6,267 ↑ Revenue hours
- ☑ Route 50: 4,592 ↑ Revenue hours (7,742 ↑ with weekday 15-minute service)
- ☑ Route 123: 676 ↑ Revenue hours
- ☑ Route 170: 2,354 ↑ Revenue hours

TABLE 10: ANNUAL BUDGET IMPACT

	REV Hours	Current Cost/REV Hr.
2023 ASP	221,127.23	\$ 150.61
2024 ASP	230,980.13	\$ 150.61
Δ	9,852.90	

TABLE 11: PRORATED BUDGET IMPACT

	Effective	REV Hours	Current Cost/REV Hr.
2023 ASP	Jan. 2024-June 2024	101,947.30	\$ 150.61
2024 ASP	June 2024-Dec. 2024	126,015.23	\$ 150.61
Total		227,962.53	

*The original draft stated, “Additional revenue hours have been included to address potential Hanford service and a potential increase in frequencies along the planned Route 50 Shopper Shuttle.”

LABOR

Implementation of the 2024 ASP is estimated to require seven (7) additional operators for fixed route service in 2024. However, reaching the current approved headcount of 168 would suffice. Operations and Training staff will continue a hiring effort to address current labor shortages and work towards reaching the approved fixed route operator headcount.

PUBLIC OUTREACH

OUTREACH INITIATIVES

The 2024 ASP was open for public comment from October 6 to November 9, 2023. Staff provided four opportunities for the community to provide feedback. Sessions were available in person and online.*

❖ Open houses

- **October 12 at 12 p.m.** Kennewick Union Mid-Columbia Library
Location: 1620 S Union St., Kennewick, WA 99338
- **October 18 at 6 p.m.** Downtown Pasco Mid-Columbia Library
Location: 1320 W. Hopkins St., Pasco, WA 99301
- **October 23 at 2:30 p.m.** Virtual session only on Zoom*

Zoom link:

<https://us06web.zoom.us/j/82659629188?pwd=cUU2a0NXy2MwZVo3emxOOXJBQk9tUT09>

Meeting: 826 5962 9188 **Passcode: 277568**

By phone: 1.253.205.0468 or (Toll Free) 877.853.5247

❖ Public hearing

- **November 9 at 6 p.m.** during the Board Meeting
Location: Benton County Administration Building located at 7122 W. Okanogan Place Building E, Room 303, Kennewick, Washington.

Zoom Link: <https://zoom.us/j/98962178731?pwd=OGg1amhEQXA0RG5QRTdqNnFpRGN5dz09>

Meeting: 989 6217 8731 **Passcode: 833979**

By phone: 1.253.215.8782 or (Toll Free) 888.788.0099

Translation services were made available in Spanish. Outreach initiatives will be updated after the public comment period. In an effort to expand and modernize outreach to the community, BFT offered an interactive mapping system as a visual tool to gain customer feedback on the proposed route changes. The [interactive map](#) was available during the public comment period. User friendly video instructions were available in English and in Spanish to help familiarize riders with utilizing the new tool.



FIGURE 10: QR CODE FOR
INTERACTIVE REMIX MAP



PUBLIC FEEDBACK

The outreach efforts put in place by the Planning and Marketing team were well received by the community. Each internal and external session received several comments and BFT staff responded to any questions/concerns. All comments and questions can be reviewed in the 2024 Service Equity Analysis. What follows are highlights of the discussions that took place during each session.

❖ Open House

- October 12: Nine community members attended the second open house. One of the members that attended was a City of Pasco Planner. During this session, community members requested updated ASP maps to reflect a clear picture of what was modified on each route. There was also a request to revise the title of one of the sections on the ASP.
- October 18: Nine community members attended the second open house. One of the members that attended was a City of Pasco Planner. Among the questions and comments received was the request to include Transit app as a way to purchase passes to make them easily accessible to the community.
- October 23: Six community members attended the virtual session. One of the members requested additional marketing promotion of the Tripper 123s as a last effort to see if ridership could improve.

❖ Interactive Map Comments

- To date, the comments received through the interactive map requested expedited service, service to areas not currently served by fixed route, and additional improved service on weekends. Staff will evaluate these requests in the 2025 ASP when infrastructure and staffing are in place.

❖ Emailed Comments

- There were six comments received via email. Three of the comments were local officials appreciative of the improvements to Prosser starting June 2024. The other three comments were comments regarding service to Hanford, Route 110, and public restrooms.

PUBLIC FEEDBACK (CONT.)

❖ Public Hearing Comments

- Request that CONNECT enhance service in both directions. The service to and from King City takes an average of 40 minutes each way, causing customers to miss the scheduled itinerary. Phone support from Via customer service is non-existent.
- Concerns about the removal of Route 110. Customer was requesting additional information with regards to % of ridership, facilities access, and made routing recommendations.
- Three speakers spoke at the public hearing about the importance of preserving Tripper 123s.
 - The first person spoke about the importance of maintaining service to ensure that her child and others could have a way to get to school.
 - The second person mentioned the importance of reinvigorating marketing while partnering with area schools to ensure that BFT captures the community and youth that would benefit from the tripper the most.
 - The third person read a letter to request that the tripper remain in service and that marketing be improved to boost ridership. The customer also requested that BFT include Christ the King, Carmichael, and Richland High School in the marketing campaign.
 - **ACTION:** In response to the community request from the public comment period, the Board decided to keep the service running and attempt to increase passengers. The Board may choose to revisit the topic and determine if service beyond June 2024 is preferable.

TABLA DE CONTENIDOS

PLAN ANUAL DE SERVICIOS 2024	30
RUTA FIJA	31
CAMBIOS DE SERVICIO RECOMENDADOS	31
Ruta 10.....	32
Ruta 25.....	33
Ruta 50.....	34
Ruta 67.....	35
Ruta 123.....	36
Ruta 170.....	38
ELIMINACIÓN DE RUTAS	40
Ruta 110.....	40
Tripper – 123s.....	40
OTROS CAMBIOS	42
CONNECT	43
Servicio Preliminar Para El Aeropuerto.....	43
Punto De Interés Adicional	43
SERVICIO A HANFORD.....	44
ADA/DIAL-A-RIDE	45
VANPOOL	45
PERSPECTIVAS DE FUTURO - PRÓXIMAS INSTALACIONES PARA PASAJEROS (2024-2025).....	46
QUEENSGATE TRANSIT CENTER.....	47
DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER	47
WEST PASCO TRANSIT CENTER	48
FUTURAS INSTALACIONES	48
DESARROLLO Y USO DEL SUELO.....	49
TÍTULO VI ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DE LOS SERVICIOS.....	50
INGRESOS	50
TRABAJADORES.....	51
DIFUSIÓN PÚBLICA	52
INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN.....	52
COMENTARIOS DEL PÚBLICO.....	53

TABLAS

Tabla 1: Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 10.....	32
Tabla 2: Ruta 25 Datos Del Cambio De Servicio Propuesto	33
Tabla 3: Datos Del Cambio De Servicio Propuesto Para La Ruta 50.....	34
Tabla 4: Ruta 67 Datos del cambio de servicio propuesto.....	35
Tabla 5: Datos del cambio de servicio propuesto para la Ruta 123.....	36
Tabla 6: Ruta 170 datos del cambio de servicio propuesto	38
Tabla 7: Datos del cambio de servicio propuesto para la ruta 110	40
Tabla 8: Ruta 123s Datos del cambio de servicio propuesto	40
Tabla 9: Resumen de cambios en el servicio de ruta fija	41
Tabla 10: Incidencia presupuestaria anual	51
Tabla 11: Impacto presupuestario prorrateado	51

FIGURAS

Figura 1: Clave de cambio de servicio.....	31
Figura 2: Stacy Avenue Transfer Point en Prosser, WA	38
Figura 3: Aeropuerto DE Tri-Cities en Pasco, WA	43
Figura 4: Zonas utilizadas por el transporte compartido.....	45
Figura 5: Servicios de tránsito en Tri-Cities.....	46
Figura 6: Circulación de Queensgate	47
Figura 7: Ubicación del centro de tránsito del centro de Pasco	47
Figura 8: Desarrollo y escuelas en West Pasco	48
Figura 9: Monumento conmemorativo del 911 en el Complejo Deportivo Southridge de Kennewick, WA	48
Figura 10: Código QR para el mapa interactivo Remix	52

MAPAS

Mapa 1: Ruta 10 Cambios De Servicio Propuestos	32
Mapa 2: Ruta 25 Cambios De Servicio Propuestos	33
Mapa 3: Ruta 50 Cambios de servicio propuestos.....	35
Mapa 4: Ruta 67 Cambios de servicio propuestos.....	36
Mapa 5: Ruta 123 en dirección norte a través de Queensgate Transit Center Cambios de servicio propuestos.....	37
Mapa 6: Ruta 123 en dirección sur por Queensgate Transit Center Cambios de servicio propuestos	37
Mapa 7: Ruta 170 Prosser Cambios de servicio propuestos.....	39
Mapa 8: Ruta 170 Benton City Cambios de servicio propuestos.....	39

PLAN ANUAL DE SERVICIOS 2024

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 prestación de servicios. También proporciona información vital sobre el proceso presupuestario al tiempo que gestiona la aprobación de los requisitos laborales anuales. El Plan de Servicio Anual (ASP) se elabora solicitando la opinión de la comunidad y del personal de BFT. Durante el proceso del ASP, BFT analiza los datos del servicio para comprender mejor cómo pueden mejorarse los servicios y la eficacia operativa.

El ASP 2023 se centró principalmente en la eficiencia, eficacia y fiabilidad del servicio. Entre las recomendaciones de cambio de servicio se incluyen las siguientes:

- ❖ Reducción de la frecuencia de las Rutas 1 y 3 de METRO a partir de las 8 de la noche debido al reducido número de pasajeros
- ❖ METRO Ruta 1 EB realineación de Quinault a Okanogan
- ❖ Incorporación de las Rutas 40 y 47 al servicio dominical en sustitución de la Ruta 42
- ❖ Aumento de la Ruta 48 a un servicio de 30 minutos los sábados
- ❖ Añadida la Ruta 268 a los sábados
- ❖ Ampliación de la Ruta 64 en marzo de 2023 para dar servicio a la comunidad de Lakeview y en previsión de la apertura de Amazon.
- ❖ Se eliminó la demanda general y no se permitió que CONNECT subiera a bordo a menos de ¼ de milla de las rutas fijas para fomentar un mayor uso de nuestro sistema de rutas fijas

El ASP 2024 consiste en grandes recomendaciones de cambios en el servicio que resultarán en un mejor servicio de rutas fijas a través de la adición del Centro de Tránsito Queensgate en junio de 2024. Esta incorporación permitirá realizar modificaciones en varias rutas y aumentar la frecuencia durante los periodos de mayor frecuencia, con el fin de prestar un mejor servicio a las comunidades de la parte Oeste de nuestra Área de Beneficio del Transporte Público (PTBA). La ampliación de la Ruta 67 y la adición de un servicio de transporte de compras mejorarán el acceso y resolverán los problemas de puntualidad.

Se ha adoptado un enfoque modesto centrado en la eficiencia en respuesta a la presión del Consejo de Administración de BFT para que el servicio de BFT sea más rentable. Además, todos los modos de servicio de BFT estarán sujetos a un cambio de tarifas según el estudio de tarifas en curso. El Consejo de Administración de BFT abordará el cambio de tarifas previsto en 2024.

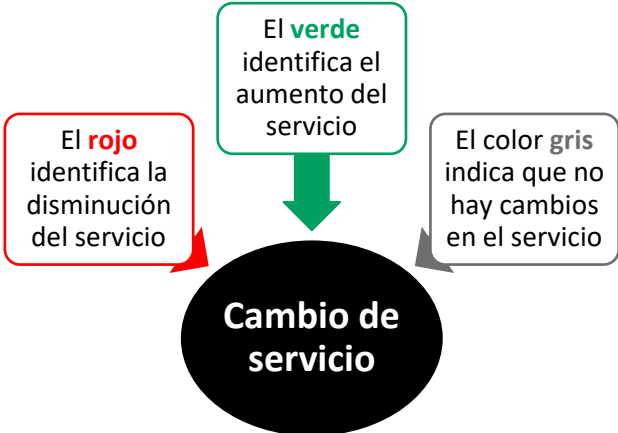
RUTA FIJA

Con la adición del Centro de Tránsito Queensgate, el ASP 2024 propone modificaciones a las Rutas 25, 110, 123, y 170. También incluye la extensión de la Ruta 67 para servir mejor las áreas de West Pasco y mejorar el rendimiento de tiempo. También incluye la ampliación de la Ruta 67 para dar mejor servicio a las zonas de West Pasco y mejorar la puntualidad. La adición de una lanzadera de compras complementará los cambios en la Ruta 110. Además, CSched llevará a cabo una revisión de todos los horarios de las rutas fijas para mejorar la puntualidad y las conexiones con los centros de tránsito. Es posible que BFT tenga que realizar pequeñas modificaciones en los horarios de otras rutas y añadir, modificar o eliminar servicios de sobrecarga y de viajeros en función de la demanda. Los cambios de servicio propuestos constituyen un cambio de servicio importante según la Política de Cambios de Servicio Importantes de BFT.

CAMBIOS DE SERVICIO RECOMENDADOS

Para 2024, los cambios de servicio recomendados se identifican en **rojo**, **verde** y **gris** a lo largo de las tablas de este documento para reflejar la disminución y el aumento del servicio.

FIGURA 1: CLAVE DE CAMBIO DE SERVICIO



RUTA 10

Se prevé que el Centro de Tránsito Queensgate abra sus puertas en junio de 2024. Ruta 10 mantendrá la cobertura actual de la Ruta 110 a través de West Richland y se centrará en aumentar la frecuencia durante las horas punta.

Cambios recomendados en la Ruta 10:

- ❖ Proporcionar un servicio de 30 minutos en hora punta los días laborables entre el Centro de Tránsito Queensgate y el Centro de Tránsito West Richland.
- ❖ Mantener la actual zona de cobertura de la Ruta 110 en West Richland
- ❖ Servicio de 60 minutos los sábados
- ❖ Proporcionar conexiones con las Rutas 123 y 170 en Queensgate
- ❖ Aumentar las conexiones con la Ruta 20 en el Centro de Tránsito de West Richland

TABLA 1: DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO PARA LA RUTA 10

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	6:15 AM-8:00 PM	30 (60)*	2 (1)*		5,550 (aumentar)
Sábado	7:15 AM-8:00 PM	60	1		717 (aumentar)
Domingo	No hay servicio				

*Distancias y vehículos en los horarios de menor frecuencia

MAPA 1: RUTA 10 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



RUTA 25

Con el traslado del final de la Ruta 170 del Centro de Tránsito de Knight Street al Queensgate Transit Center, Ruta 25 continuará en Wellsian para mantener el servicio a la parte sur de Wellsian Way.

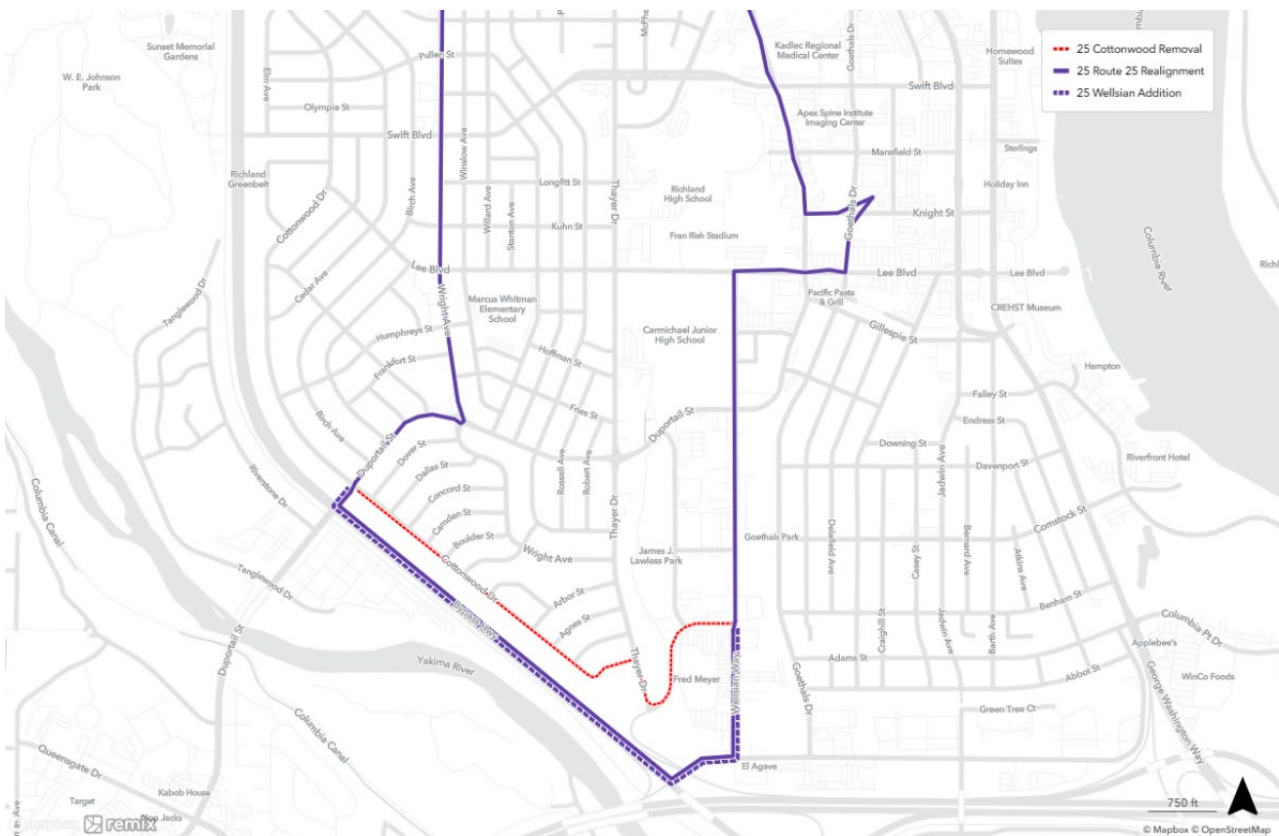
Cambios recomendados en la Ruta 25:

- ❖ Mantener el servicio a lo largo de Wellsian Way
- ❖ Eliminar los tramos improductivos de Cottonwood Dr.

TABLA 2: RUTA 25 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	No hay cambios				
Sábado	No hay cambios				
Domingo	No hay servicio				

MAPA 2: RUTA 25 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



RUTA 50

La Ruta 50 mantendrá partes productivas de la Ruta 110 y proporcionará servicio directo al centro comercial Columbia Center. La eliminación de la Ruta 123 del centro comercial beneficiará su horario para incorporar el Centro de Tránsito Queensgate y eliminará la necesidad de autobuses de 30 pies para navegar por el estacionamiento del centro comercial. Se necesitan autobuses de mayor capacidad en la Ruta 123 debido al elevado número de pasajeros. La Ruta 50 utilizará los nuevos minibuses de New England Wheels que llegarán en el primer trimestre de 2024 para ofrecer un mejor acceso al centro comercial. Actualmente, la Ruta 50 tiene un servicio de 30 minutos los días laborables y de 15 minutos los sábados, debido al mayor número de pasajeros de los sábados. Ruta 123 mantendrá el servicio al centro comercial los domingos. Si el número de pasajeros genera demasiada demanda para los nuevos vehículos de menor capacidad, la frecuencia del servicio se aumentará a 15 minutos. La variación de horas y costes se señalará a lo largo del documento.

Desarrollo recomendado de la Ruta 50:

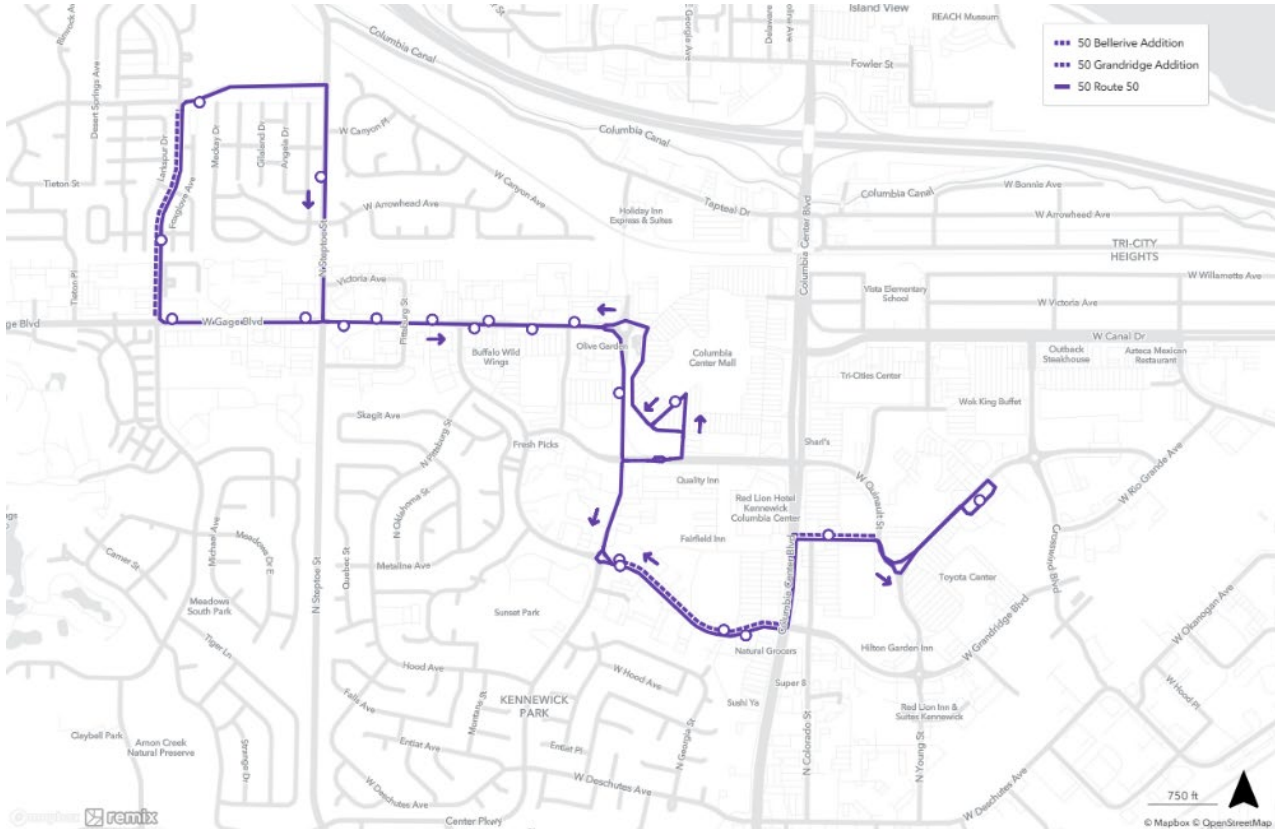
- ❖ Servicio de 30 minutos los días laborables y de 15 minutos los sábados (servicio potencial de 15 minutos los días laborables si la demanda/capacidad lo justifica)
- ❖ Ruta circular que da servicio a la zona de Columbia Center
- ❖ Proporcionar frecuencia a lo largo de las secciones productivas de Gage Blvd.
- ❖ Proporcionar servicio a las secciones productivas de Steptoe St.
- ❖ BFT ha adquirido vehículos de ruta fija más pequeños que se utilizarán en esta ruta

TABLA 3: DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO PARA LA RUTA 50

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	8:00 AM-8:30 PM	30	1		3,277 (aumentar)
Sábado	8:00 AM-8:30 PM	15	2		1,316 (aumentar)
Domingo	No hay servicio				
Entre Semana	8:00 AM-8:30 PM	15	2		6,426* (aumentar)

*Estimación total basada en un servicio de 15 minutos entre semana

MAPA 3: RUTA 50 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



RUTA 67

Extender la Ruta 67 servirá mejor a West Pasco al incluir una porción de Burns Rd y Broadmoor para mejorar el servicio a Ray Reynolds Middle School y Delta High School. Una mayor extensión de la ruta proporcionará servicio adicional a lo largo de Chapel Hill y Rd 84, aumentando el acceso a Chiawana High School y McLoughlin Middle School. La alineación de las rutas locales en West Pasco cambiará con la construcción del Centro de Tránsito de West Pasco que tentativamente comenzará a operar en el verano de 2026.

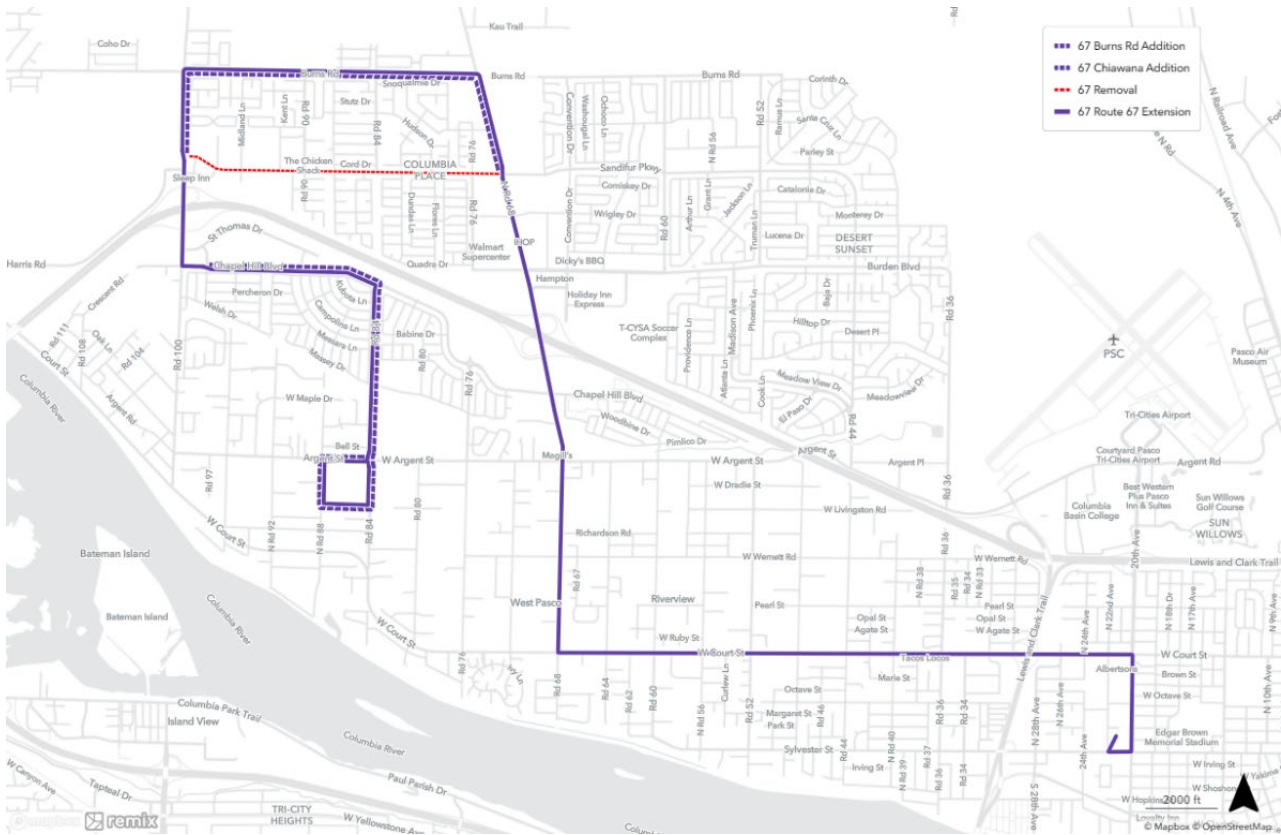
Cambios recomendados en la Ruta 67:

- ❖ Reajuste de la ruta (ampliación)
- ❖ Añadir un autobús para aliviar los problemas de puntualidad (OTP)

TABLA 4: RUTA 67 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	6:00 AM-9:00 PM	30	3	7,747	11,494 (aumentar)
Sábado	7:00 AM-9:00 PM	30	3	7,239	10,732 (aumentar)
Domingo	No hay servicio				

MAPA 4: RUTA 67 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



RUTA 123

Con la Ruta 50 dando servicio al centro comercial Columbia Center, la Ruta 123 dará servicio al perímetro con el fin de mejorar los horarios e incorporar conexiones en el nuevo Centro de Tránsito Queensgate. Debido a que la Ruta 50 no opera los domingos, la Ruta 123 mantendrá el servicio directo al centro comercial pero excluirá el Centro de Tránsito Queensgate ya que ninguna otra ruta conectará allí los domingos. Se añadirá un autobús adicional los domingos para mejorar la puntualidad. El autobús adicional también ampliará la ruta a las zonas que actualmente están excluidas los domingos.

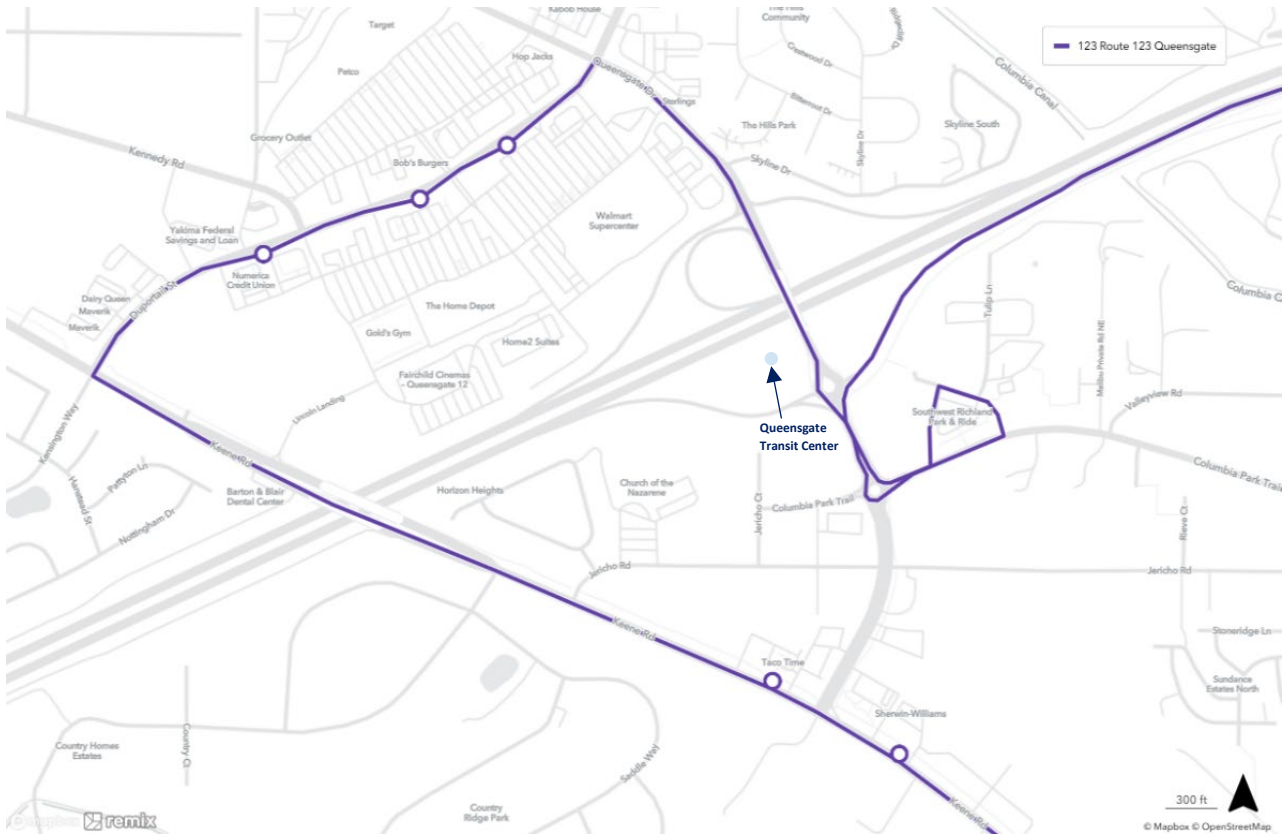
Cambios recomendados en la Ruta 123:

- ❖ Incorporación de conexiones en el Centro de Tránsito Queensgate
- ❖ Excluye el servicio al centro comercial excepto los domingos
 - Aumentar la cobertura del servicio dominical sólo para dar servicio al centro comercial Columbia Center Mall
- ❖ Autobús adicional los domingos para mejorar la puntualidad, las conexiones en Knight Street Transit Center, y captar zonas actualmente excluidas

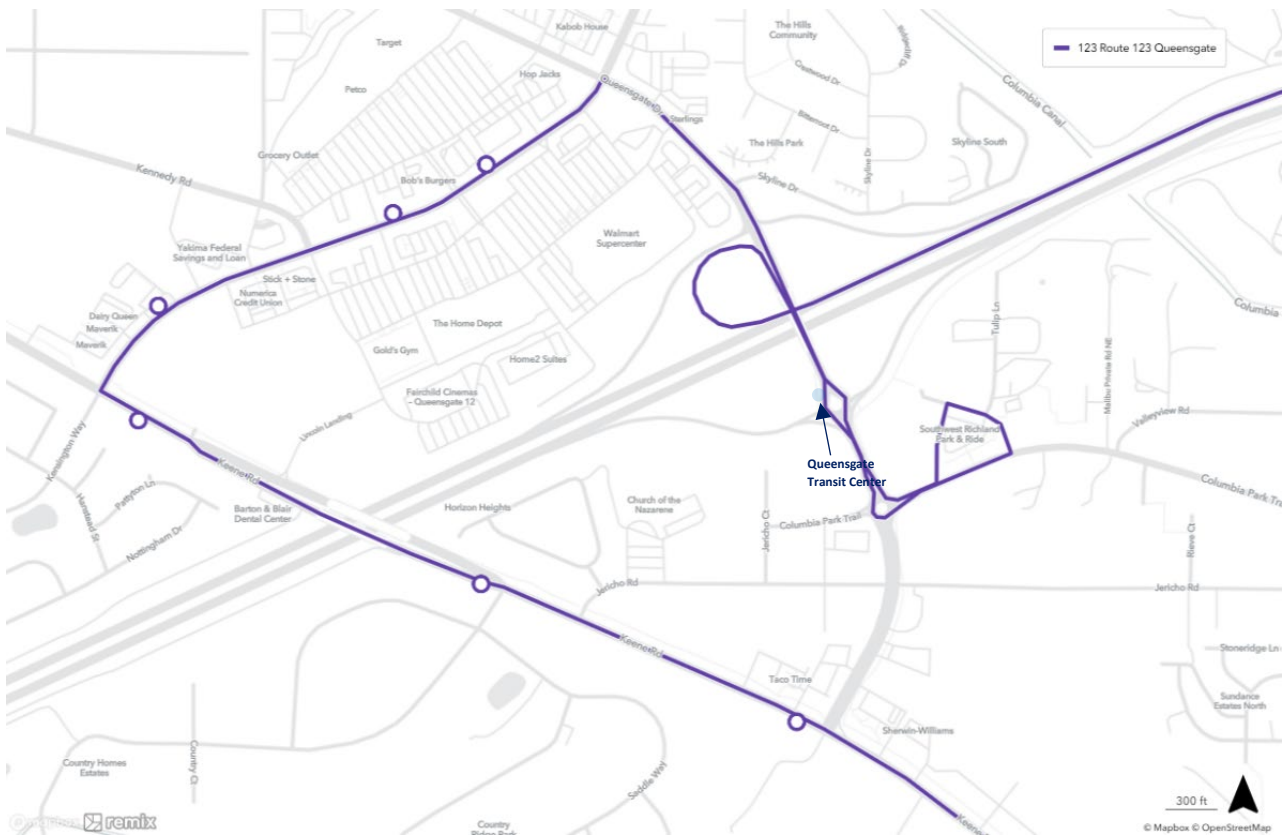
TABLA 5: DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO PARA LA RUTA 123

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	5:45 AM-10:00 PM	30	4	16,167	16,324 (aumentar)
Sábado	6:45 AM-10:00 PM	30	4	3,141	3,134 (disminuir)
Domingo	8:00 AM-6:00 PM	30	4	1,614	2,139 (aumentar)

MAPA 5: RUTA 123 EN DIRECCIÓN NORTE A TRAVÉS DE QUEENSGATE TRANSIT CENTER CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



MAPA 6: RUTA 123 EN DIRECCIÓN SUR POR QUEENSGATE TRANSIT CENTER CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



RUTA 170

El término este de la Ruta 170 se trasladará de Knight Street Transit Center al nuevo Queensgate Transit Center, lo que proporcionará un acceso más directo a la zona comercial de Queensgate y mejorará la frecuencia. El servicio aumentará a 60 minutos durante las horas punta los días laborables. Una realineación de la ruta a través de Prosser servirá mejor a Housel Middle School y Prosser High School, así como al distrito comercial cerca de Merlot Dr. y Wine Country Rd. El personal de trabajará con People for People para asegurarse de que los servicios de conecten con su servicio programado. BFT tendrá en cuenta el servicio futura ubicación de Prosser Memorial Hospital una vez que esté claro cuando se abrirá la nueva instalación.

Cambios recomendados en la Ruta 170:

- ❖ Servicio entre el Queensgate Transit Center y Stacy Avenue Transfer Point
- ❖ Eliminar la sección entre Knight St. y Queensgate
- ❖ Servicio de 60 minutos en hora punta Días laborables
- ❖ 120 minutos el sábado

FIGURA 2: STACY AVENUE TRANSFER POINT EN PROSSER, WA



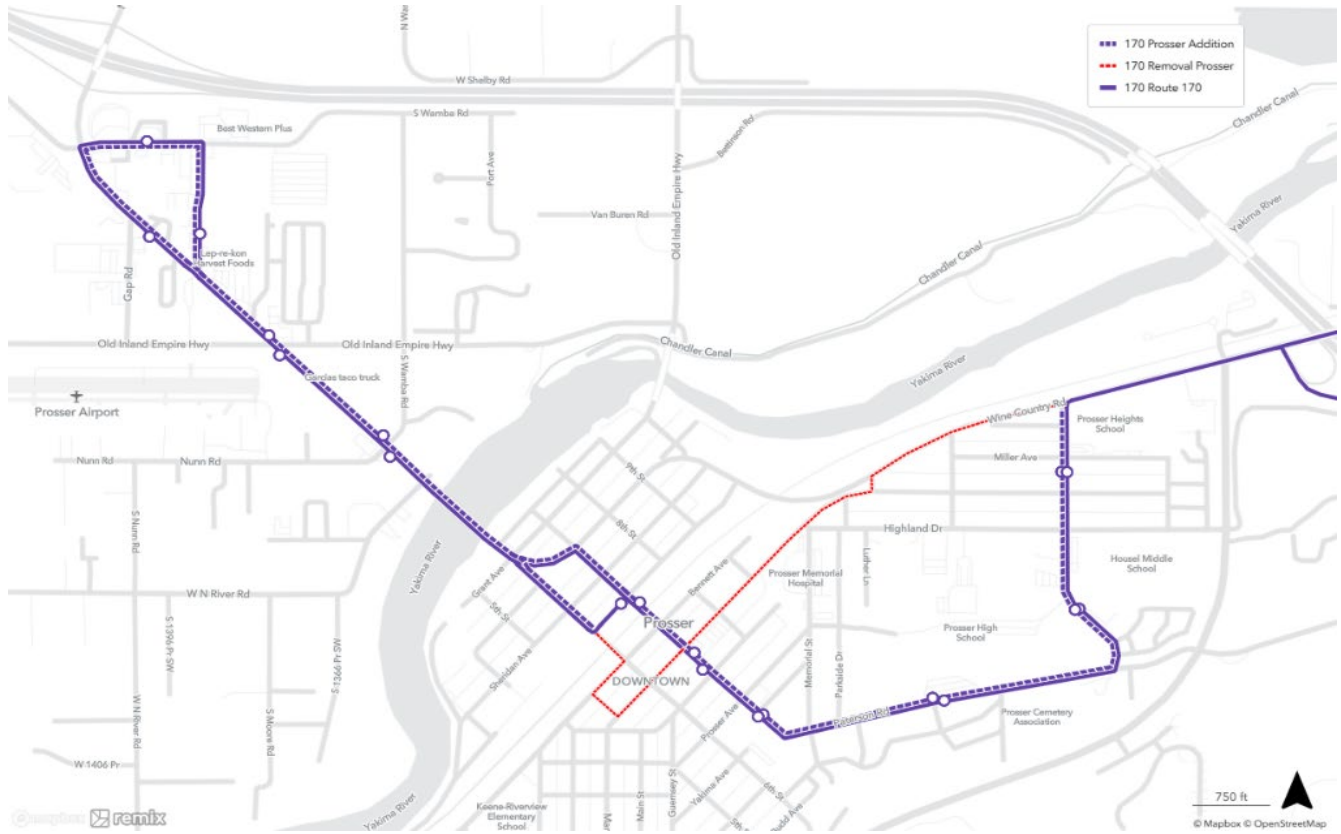
de
BFT
BFT
a la

TABLA 6: RUTA 170 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO

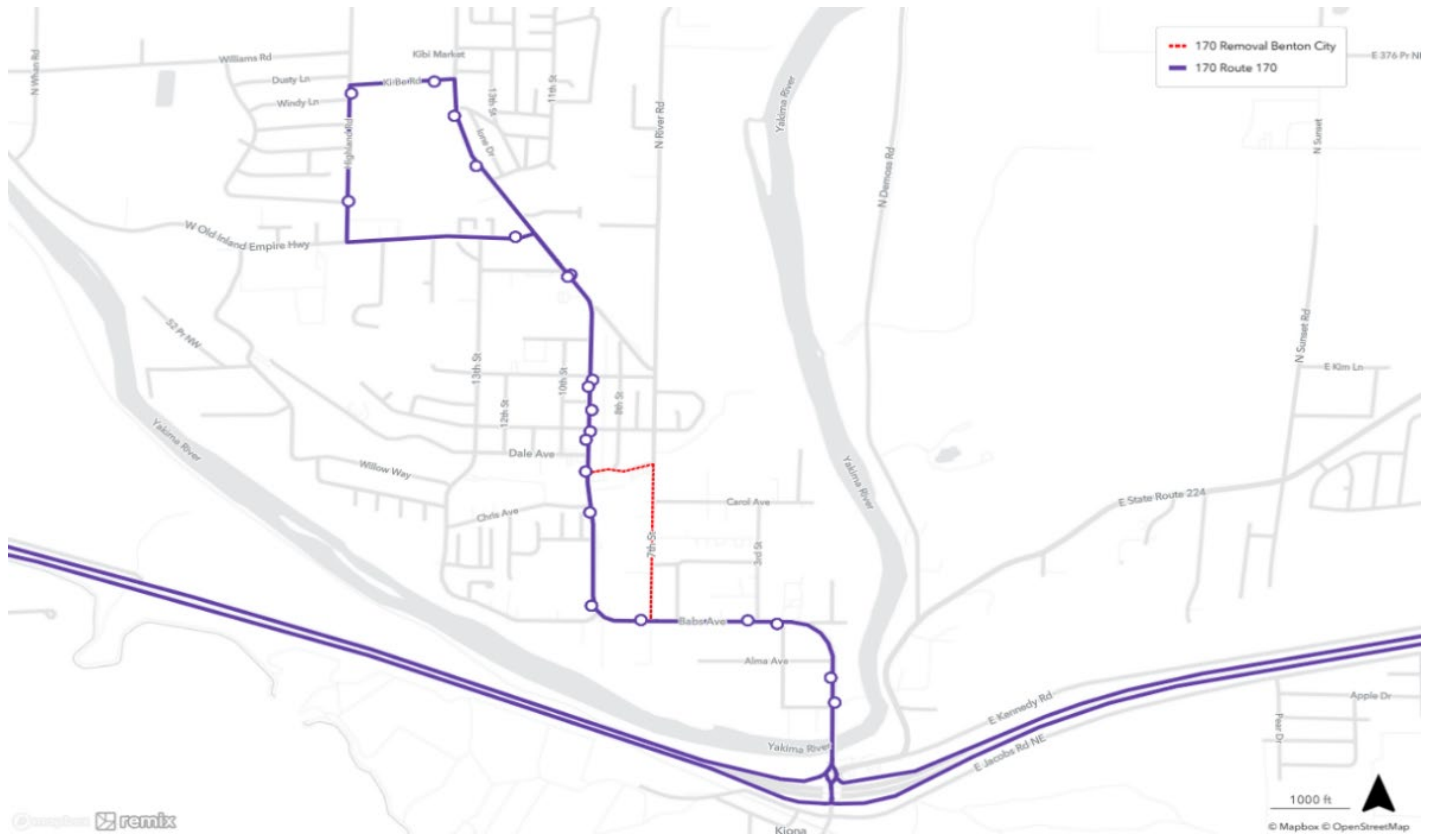
Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	5:15 AM-10:00 PM	60 (120)*	2 (1)*	3,920	6,282 <i>(aumentar)</i>
Sábado	7:00 AM-9:00 PM	120	1	718	710 <i>(disminuir)</i>
Domingo	No hay servicio				

*Distancias y vehículos en los horarios de menor frecuencia

MAPA 7: RUTA 170 PROSSER CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



MAPA 8: RUTA 170 BENTON CITY CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS



ELIMINACIÓN DE RUTAS

Para mejorar los servicios a los condados de Benton y Franklin y tras evaluar exhaustivamente el número de pasajeros, se decidió eliminar las dos rutas siguientes:

- ❖ Eliminar la Ruta 110
- ❖ Eliminar la Ruta 123s

BFT entiende que los cambios en las rutas de transporte público pueden incomodar a algunos pasajeros, pero el personal se ha comprometido a mejorar el servicio en general y la eficiencia para satisfacer mejor las necesidades de la comunidad.

RUTA 110

El personal ha observado que el número de pasajeros de la Ruta 110 al este del futuro Queensgate Transit Center es muy bajo. Para mejorar la eficacia de la Ruta 110, se eliminará la parte oriental y la parte occidental se convertirá en la ruta 10, con una mayor frecuencia en hora punta que dará servicio a la zona de Queensgate/Duportail y West Richland. La Ruta 50 cubrirá las zonas pertinentes a las que ya no presta servicio la Ruta 110 en el área de Columbia Center.

TABLA 7: DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO PARA LA RUTA 110

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	6:15 AM-8:00 PM	60	2	6,926	Discontinuado
Sábado	7:15 AM-8:00 PM	60	2	1,314	Discontinuado
Domingo	No hay servicio				

TRIPPER – 123s

Los "Trippers" están destinados a cubrir la alta demanda en las rutas que prestan servicio a las escuelas de la zona. En el caso de la Ruta 123s, no existe demanda que justifique un servicio suplementario. A modo de comparación, la media de pasajeros de la Ruta 123s es de 11 al día, frente a los 145 diarios de la Ruta 26. Esto equivale a una media de siete pasajeros al día. Esto equivale a una media de siete (7) embarques por hora de ingresos para la Ruta 123s y aproximadamente 97 embarques por hora de ingresos para la Ruta 26s. BFT se pondrá en contacto con las personas que puedan verse afectadas por la eliminación de la Ruta 123s. El 9 de noviembre, durante la audiencia pública final y el periodo de comentarios públicos, hubo varias peticiones del público para mantener el servicio del Tripper 123s. El Consejo de Administración tomó la decisión de mantener el servicio y tratar de revigorizar el número de pasajeros antes de tomar una decisión final.

Cambios recomendados en la ruta 123:

- ❖ Suspender el servicio de 123s

TABLA 8: RUTA 123S DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO

Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	7:15 AM and 3 PM		1	258	Discontinuado
Sábado	No hay servicio				
Domingo	No hay servicio				

TABLA 9: RESUMEN DE CAMBIOS EN EL SERVICIO DE RUTA FIJA

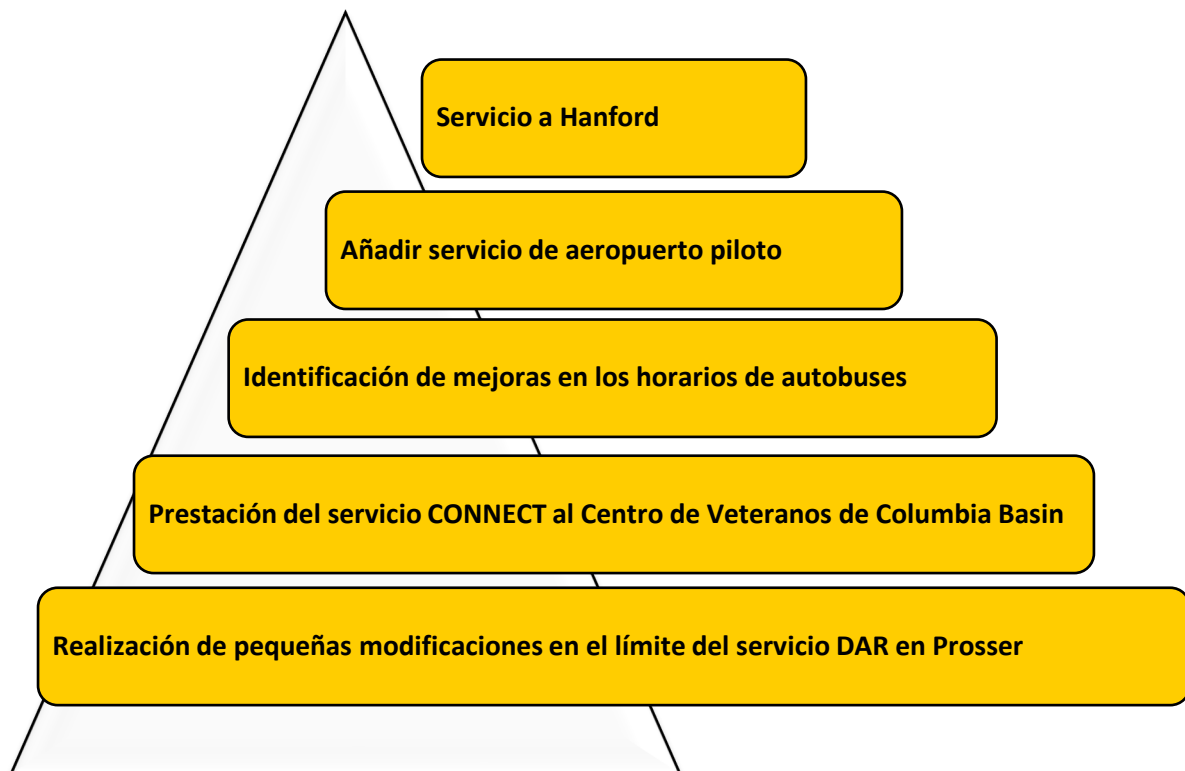
Ruta	Recomendaciones	Justificación	Est. Cambio De Vehículos (Base 2023)	Est. Cambio De Ingresos Por Hora (Base 2023)
10	Sustitución de la parte Oeste de la Ruta 110 desde Queensgate TC.	Aumentar la frecuencia a West Richland y establecer conexiones con las rutas 123 y 170 en Queensgate TC.	2	6,267
25	Proporcionar servicio a lo largo de Wellsian Way y eliminar el servicio improductivo de Cottonwood.	Mantener el servicio a las empresas esenciales y suprimir el servicio improductivo.	No hay cambios	No hay cambios
50	Dar servicio a Columbia Center y a partes productivas de Gage & Steptoe.	Mantener el servicio de Columbia Center eliminado por la ruta 110 y permitir que la ruta 123 circunvale el centro comercial para mejorar los horarios.	1	4,592*
67	Extender para proporcionar un mejor servicio a Burns, Chapel Hill, y Rd 84.	Proporcionar servicio a Burns con conexiones mejoradas con Chapel Hill y las escuelas a lo largo de la ruta.	1	4,461
110	<ol style="list-style-type: none"> 1. Eliminar el servicio entre Queensgate y Three Rivers TC. 2. Restablecer como Ruta 10 entre Queensgate y West Richland TC. 	Parte improductiva entre Queensgate TC y Three Rivers TC.	-2	-8,240
123	Realignar el servicio a través de Queensgate TC.	Establecer conexiones con las Rutas 10 y 170.	No hay cambios	676
170	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realignar el servicio a través de Queensgate TC. 2. Frecuencia adicional en horas de mayor demanda por la mañana y por la tarde. 	Proporcionar un servicio mejorado a Benton City/Prosser y establecer conexiones con las rutas 10 y 123 en Queensgate TC.	1	2,354
123s	Eliminar el servicio	Bajo numero de pasajeros	-1	-258
Cambio total estimado para 2024			2**	9,853**

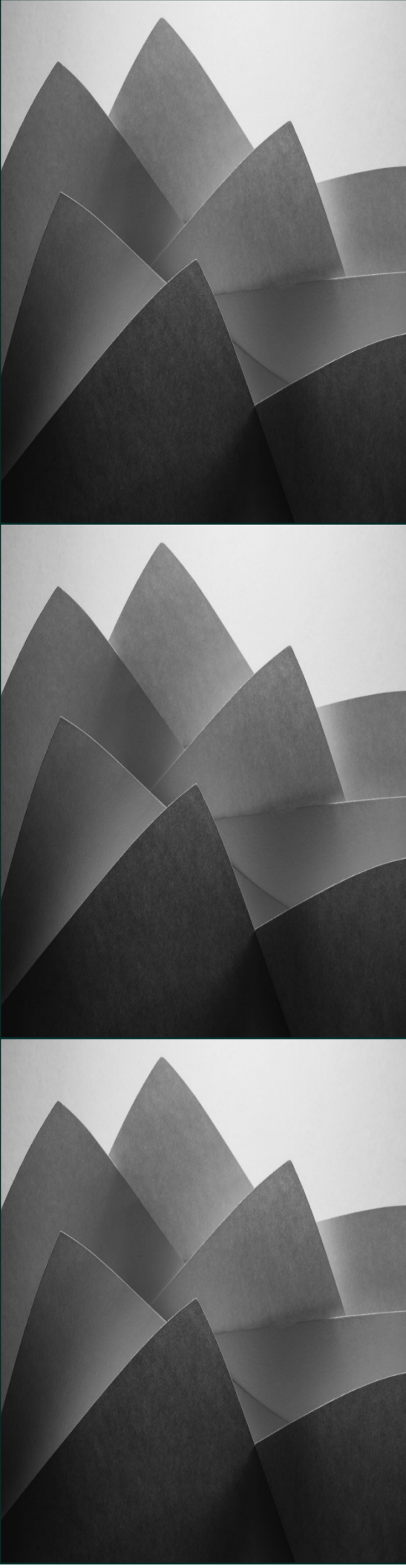
* El posible servicio de 15 minutos entre semana aumentaría el total de horas ingreso de 3,277 to 7,742.

** El posible servicio de 15 minutos entre semana para la ruta 50 aumentaría el total de vehículos a 3 y horas de ingreso a 13,003.

OTROS CAMBIOS

BFT se dedica a mejorar las opciones de transporte con iniciativas en curso para seguir mejorando la forma en que se ofrecen los servicios:





CONNECT

CONNECT ofrece un servicio a la demanda abierto al público que permite realizar viajes en el mismo día a conexiones de rutas fijas dentro de zonas predefinidas. La mayoría de los viajes en CONNECT se programan a través de una aplicación móvil, pero también existe una opción de llamada para aquellos que no tienen un teléfono inteligente o un plan de datos celular.

CONNECT ha crecido hasta convertirse en un elemento básico de los servicios de tránsito de BFT que garantiza que los usuarios puedan acceder a los servicios de ruta fija. En 2023, BFT modificó los puntos de interés para reajustar el funcionamiento del servicio. El servicio ofrece una forma asequible de conectarse a la red de autobuses y viajar dentro del área de servicio de BFT. CONNECT es ideal para los usuarios cuyos puntos de partida o destino están demasiado lejos de una parada de autobús.

SERVICIO PRELIMINARIO PARA EL AEROPUERTO

En junio de 2024, BFT tiene previsto implementar un servicio preliminar al aeropuerto. El personal reconoce la demanda de servicios por parte de las agencias y la comunidad y trabajará con el aeropuerto Tri-Cities para garantizar que el servicio se ofrezca en las horas de mayor demanda de viajes. Este servicio será proporcionado por CONNECT y ofrecerá viajes entre el aeropuerto y los lugares designados. Las repercusiones fiscales de la implantación de este servicio se evaluarán y presentarán al Consejo de Administración antes de su puesta en marcha. Está previsto que este servicio comience en junio de 2024.

FIGURA 3: AEROPUERTO DE TRI-CITIES EN PASCO, WA



PUNTO DE INTERÉS ADICIONAL

A petición de Columbia Basin Veterans Center, BFT está planeando añadir un Punto de Interés (POI) antes del 31 de diciembre de 2023 utilizando el servicio CONNECT para asegurar que los veteranos tengan acceso al servicio hasta que la ruta fija pueda servir mejor a la comunidad. Columbia Basin Veterans Center ayuda a los veteranos a recibir los beneficios que han ganado a través de su servicio en el ejército.

SERVICIO A HANFORD

En el transcurso de 2023, BFT exploró opciones para un Programa de Reducción de Viajes al Trabajo para el sitio del Departamento de Energía de Hanford (DOE) ubicado a 20 millas al noroeste del área de Tri-Cities. Como el mayor empleador de la región, Hanford representa una oportunidad significativa para reducir las emisiones de efecto invernadero de los vehículos de cercanías, pero los requisitos reglamentarios no nos permiten acceder a la instalación nuclear. BFT ha dedicado numerosas horas a explorar diferentes vías para proporcionar un servicio que satisfaga las necesidades de los empleados de Hanford y se mantenga dentro de los límites de los requisitos y restricciones de servicio de la Administración Federal de Tránsito (FTA).

BFT está considerando las siguientes tres opciones:

Servicio de subcontratación*

- BFT está recibiendo presupuestos estimados de agencias chárter locales para un servicio externalizado que permite a las agencias chárter transportar a los empleados. BFT pagaría los gastos del servicio. A fecha de 19 de septiembre, el coste estimado del servicio de ida y vuelta es de aproximadamente \$2,000,000 dólares al año. El servicio incluiría tres (3) autobuses chárter que funcionarían cuatro (4) días a la semana.

Conductores voluntarios de Hanford*

- BFT está estudiando la opción de proporcionar un autobús, así como el mantenimiento de un voluntario con licencia de conductor comercial (CDL) de Hanford para que lo conduzca por las mañanas y por las tardes. Esto permitiría que el autobús cruzara la puerta de seguridad y permaneciera en el lugar en caso de que fuera necesaria una evacuación de emergencia antes de regresar por la tarde. La FTA ha informado a BFT de que esta opción sería viable siempre y cuando no se utilicen fondos federales para gestionar este servicio, lo que incluiría el mantenimiento, los vehículos, etc. Los conductores también estarían sujetos a pruebas de drogas y alcohol para cumplir con las normas de la FTA.

• Instalación de giro en la barricada de Wye*

- BFT está abierta a la posibilidad de construir una instalación de giro en el puesto de control de seguridad de Wye Barricade. El actual punto de seguridad no tiene capacidad para albergar vehículos, ni para dar la vuelta, ni para carriles de autobús de circulación rápida. Si la construcción de una instalación de giro es una opción viable, entonces BFT sería capaz de proporcionar servicio de ruta fija a la barricada. Esto eliminaría la preocupación de retirar a los pasajeros del público en general del autocar, ya que el autobús no cruzaría el puesto de control.

* Las opciones detalladas anteriormente son todas provisionales y están pendientes de aprobación por el Consejo.

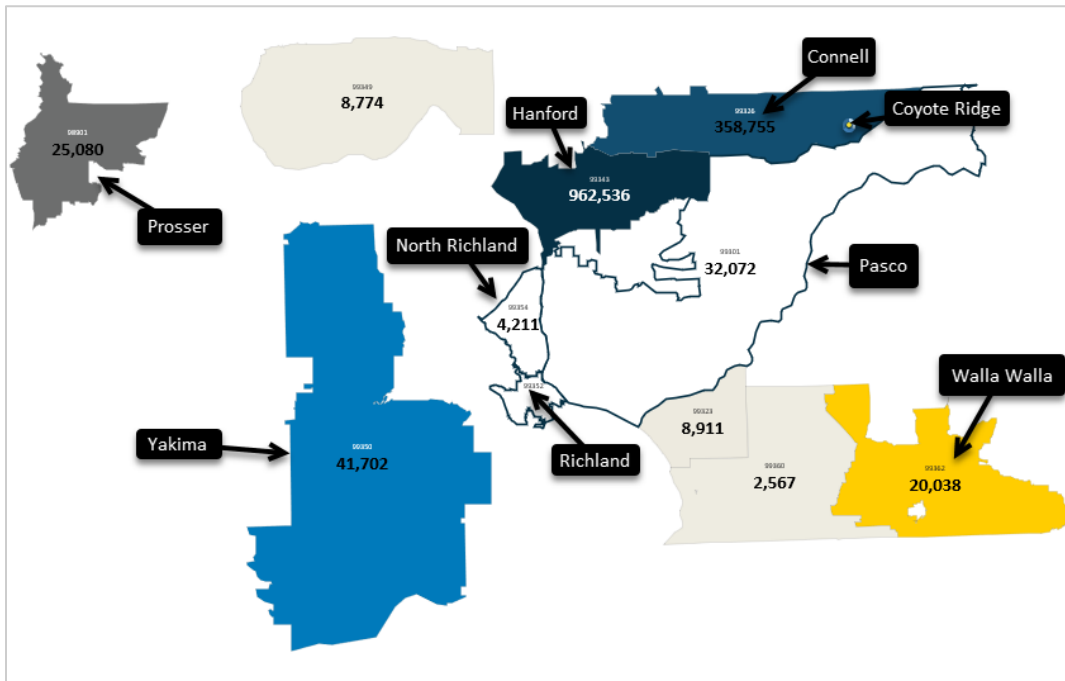
ADA/DIAL-A-RIDE

El servicio Dial-A-Ride (DAR) de BFT ofrece servicios de transporte punto a punto a petición de los usuarios que cumplan los requisitos. Los usuarios elegibles deben reservar los viajes con al menos 24 horas de antelación. En 2024, BFT no realizará modificaciones en el área de servicio. El estudio de tarifas y las recomendaciones que siguen pueden afectar a las tarifas de Dial-A-Ride.

VANPOOL

Vanpool es un programa de viajes compartidos que permite a grupos de 4 a 15 personas compartir un viaje de ida y vuelta al trabajo en un vehículo de 6, 12 o 15 pasajeros. Cada grupo cuenta con un conductor formado, un conductor de apoyo, un contable y un informador para garantizar la seguridad de todos los pasajeros y que todos los informes presentados cumplan las directrices federales. Los coordinadores de viajes compartidos de BFT prestan servicios de búsqueda de transporte y trabajan con las personas para ofrecerles la mejor opción posible para ir y volver del trabajo. La búsqueda de viajes compartidos también está disponible en [BFT.org](https://www.bft.org). Vanpooling es una opción perfecta para cualquier persona que quiera reducir la presión financiera de los precios del combustible cada vez mayor y permite a las personas a sentarse y relajarse mientras se desplaza al trabajo dentro del área de servicio de BFT. El programa Vanpool actualmente sirve a clientes en los siguientes lugares: Pendleton, Walla Walla, Connell, Yakima, Patterson y Hanford. BFT propietario, mantiene, administra, licencia y asegura todos los vehículos de Vanpool.

FIGURA 4: ZONAS UTILIZADAS POR EL TRANSPORTE COMPARTIDO



El uso de Vanpool de BFT disminuyó considerablemente durante la pandemia de COVID 2020-2022. El objetivo principal de BFT es seguir comprando vehículos y comercializar el valor y los beneficios que puede proporcionar el uso compartido de furgonetas. Para satisfacer la creciente demanda de Vanpool, se compraron 25

vehículos adicionales en 2023. BFT añadirá 80 vehículos de sustitución adicionales y 10 vehículos de expansión adicionales en 2024. En 2024, las tarifas mensuales de Vanpool de BFT se revisarán de acuerdo con la política de tarifas de BFT y se establecerán para recuperar parte de los costes operativos directos del programa. Las tarifas se basarán en la participación individual, así como en la distancia de viaje de ida y vuelta. No se incluyen los costes administrativos asignados por departamentos ajenos a Vanpool.



PERSPECTIVAS DE FUTURO - PRÓXIMAS INSTALACIONES PARA PASAJEROS (2024-2025)

A medida que BFT trabaja en colaboración para planificar los servicios futuros, existe un compromiso continuo para mejorar el transporte local. En los próximos años, el equipo de planificación trabajará en estrecha colaboración con las ciudades y municipios para garantizar que se satisfacen las necesidades de cada comunidad. En los próximos dos años, el personal diseñará planes para instalaciones de tránsito en lugares estratégicos de los condados de Benton y Franklin. Estas ampliaciones servirán para facilitar unos desplazamientos más cómodos y fluidos. Este esfuerzo mejorará las conexiones para los nuevos barrios y escuelas haciendo el transporte más accesible y eficiente para todos los residentes.



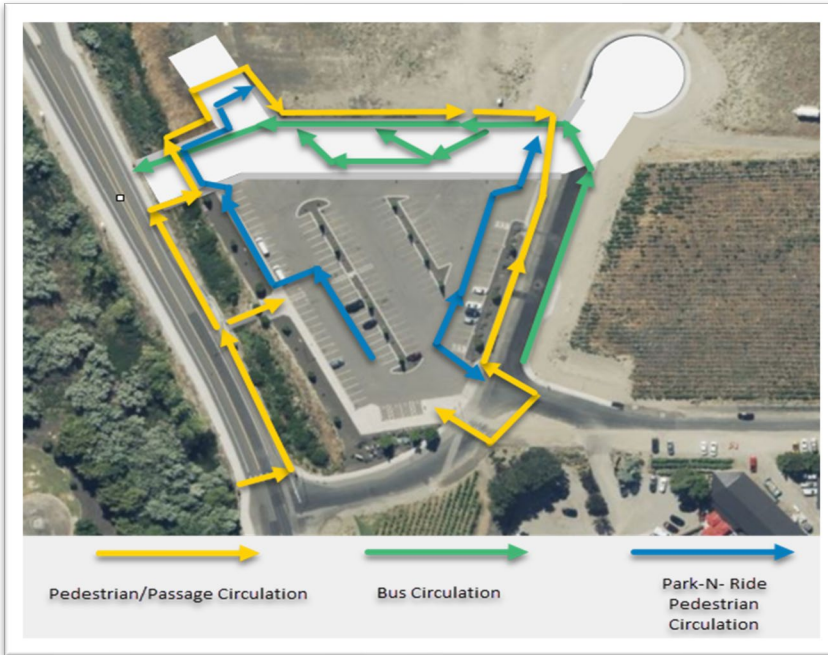
FIGURA 5: SERVICIOS DE TRÁNSITO EN TRI-CITIES

QUEENSGATE TRANSIT CENTER

El Queensgate Transit Center, situado en Windmill Rd. en 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 las instalaciones de Queensgate estén operativas en el verano de 2024. Se realizarán cambios en el servicio para incorporar la nueva instalación de tránsito al sistema de rutas fijas.

FIGURA 6: CIRCULACIÓN DE QUEENSGATE



DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

BFT ha adquirido una propiedad para la construcción de Downtown Pasco Transit Center en el centro de Pasco. Esta instalación proporcionará una conexión de transporte de fácil acceso a poca distancia del centro de Pasco.

También ofrecerá un servicio ampliado a la escuela secundaria más reciente del Distrito Escolar de Pasco y a las zonas en desarrollo. La academia profesional y universitaria situada en el este de Pasco se inaugurará en otoño de 2025.

BFT planea crear un espacio para la comodidad de los operadores de autobuses y un pequeño espacio para Servicio al Cliente y ADA. Los trabajos de diseño continuarán en 2024 y se espera que la construcción comience a finales de 2024 o principios de 2025.

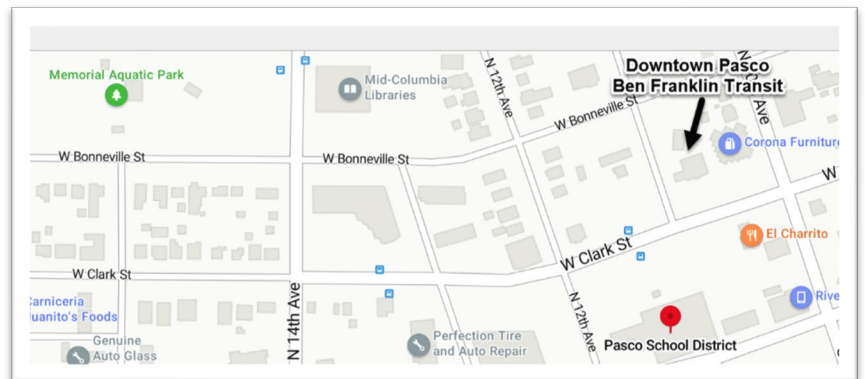
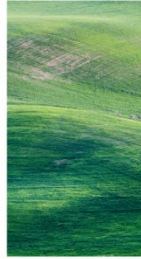


FIGURA 7: UBICACIÓN DEL DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

WEST PASCO TRANSIT CENTER

BFT está en el proceso de encontrar una propiedad para West Pasco Transit Center en el área de Broadmoor en el oeste de Pasco. Esta instalación servirá como punto de transferencia entre las rutas locales de Pasco y las futuras rutas METRO y expresas. Esta ubicación también incluirá un área de estacionamiento que servirá como un parque y paseo y estacionamiento compartido para las instalaciones vecinas. Aún no se ha determinado la ubicación exacta de esta instalación. La intención es que las instalaciones de West Pasco coincidan con otras previstas por la ciudad de Pasco, como un centro acuático, una biblioteca y otros complejos comerciales. Se espera que esta instalación esté operativa a mediados de 2025 o mediados de 2026, dependiendo del desarrollo circundante, incluida la nueva escuela secundaria y las escuelas intermedias de la comunidad. La adquisición de la propiedad está prevista para finales de 2023 o principios de 2024.



**Facilitar el tránsito
para satisfacer las
necesidades de la
comunidad.**

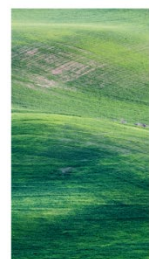


FIGURA 8: DESARROLLO Y ESCUELAS EN WEST PASCO

FUTURAS INSTALACIONES

A pesar de su entorno rural, los condados de Benton y Franklin han experimentado un notable crecimiento y, con él, la necesidad de mejorar las infraestructuras de transporte. En respuesta a la dinámica cambiante, BFT está abrazando el emocionante viaje para construir nuevos centros de tránsito en las zonas que están viendo un mayor desarrollo. En los próximos años, el personal buscará formas de alinear los futuros servicios de ruta fija para conectar Benton City, West Richland y Richland. El equipo de planificación está en las primeras etapas de desarrollo de conceptos para los puntos de transferencia en Kennewick cerca de la zona de Southridge, Benton City, y West Pasco para mejorar las rutas y horarios para servir a Benton City y Prosser.

Estos centros desempeñarán un papel fundamental en la conexión de la comunidad en expansión, fomentando la accesibilidad y garantizando que el encanto rural de la comunidad siga unido a modernas soluciones de transporte.



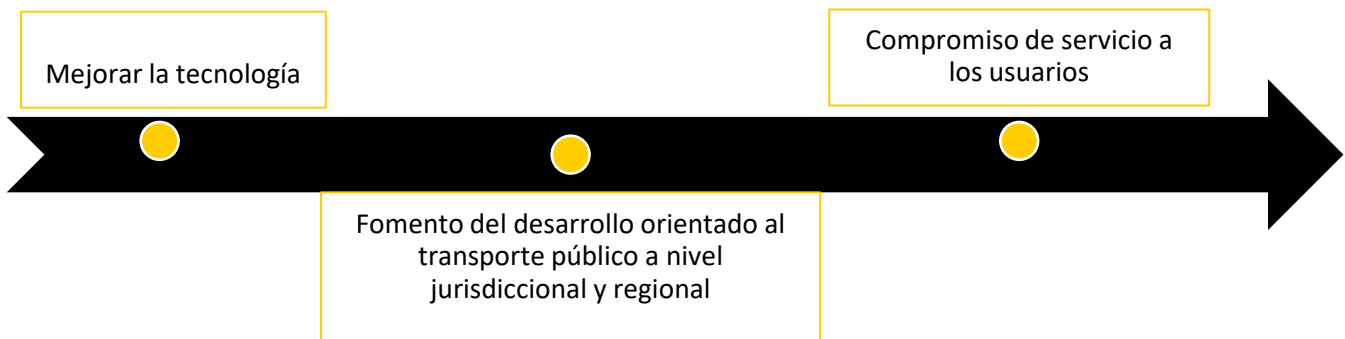
FIGURA 9: MONUMENTO CONMEMORATIVO DEL 911 EN EL COMPLEJO DEPORTIVO SOUTHRIDGE DE KENNEWICK, WA



DESARROLLO Y USO DEL SUELO

El objetivo de BFT es orientar las futuras ampliaciones del servicio en función de la evolución de las necesidades y los patrones de desplazamiento del área de servicio. Mientras colabora con los funcionarios de planificación local y los promotores privados para garantizar que el crecimiento y el desarrollo futuros sean accesibles con Dial-A-Ride, ruta fija o servicio a la demanda, las Tri-Cities y las comunidades circundantes dentro del PTBA han crecido y se han expandido de una manera que no es propicia para operar un servicio de tránsito accesible y eficiente.

BFT reconoce los retos que plantea la planificación de los servicios de tránsito y busca continuamente formas de superarlos:



Como parte del proceso ASP, el personal de Planificación ha identificado áreas en el PTBA que están creciendo rápidamente y pueden requerir un servicio adicional. Este servicio adicional se cubrirá inicialmente con el servicio a demanda CONNECT hasta que se desarrolle una demanda suficiente para el servicio de ruta fija.

TÍTULO VI ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DE LOS SERVICIOS

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 distinción de raza, color y origen nacional, de conformidad 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 siempre que se realicen cambios en la red de rutas fijas que se clasificarían como un cambio importante en el servicio. BFT define un cambio de servicio importante como cualquier cambio en el servicio en cualquier ruta individual que añadiría o eliminaría más del 20% de las millas de ingresos de ruta o las horas de ingresos de ruta.

Se ha determinado que los cambios de servicio esbozados en el ASP 2024 se consideran un cambio de servicio importante según la Política de Cambios de Servicio Importantes de BFT, por lo que se requirió un Análisis de Equidad de Servicio del Título VI. El personal de BFT llevó a cabo un Análisis de Equidad de Servicios del Título VI y se concluyó que ninguno de los cambios recomendados tendrá un impacto dispar sobre las poblaciones minoritarias. En el análisis se identificó una posible carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos sobre la base de la Política de Impacto Dispar y la Política de Carga Desproporcionada de BFT. Dicho esto, no se esperan impactos adversos debido al escaso o bajo número de usuarios en la zona afectada. Los cambios recomendados supondrán un aumento neto del servicio para las personas afectadas. Para más información, consulte el apéndice del análisis de equidad del servicio del Título VI del ASP de 2024.

INGRESOS

Se anticipa que el ASP 2024 aumentará las horas de ingresos anuales en aproximadamente 9,853. Esto equivale a un coste adicional anual presupuestado de aproximadamente \$1.4 millones de dólares de coste anual presupuestado por hora de ingresos, dado que el coste medio actual por hora de ingresos es de \$150.61. Todas las recomendaciones de servicio se implementarán en junio, por lo que se espera que las horas de ingresos prorrateadas aumenten en aproximadamente 5,293 en 2024, con un aumento presupuestario de aproximadamente \$797,146.



Este aumento supone la incorporación de dos (2) vehículos los días laborables, dos (2) vehículos los sábados y uno (1) los domingos. Todos los aumentos de recursos necesarios para el funcionamiento de las recomendaciones del ASP 2024 se incluirán en el Presupuesto de Explotación propuesto para 2024. El personal de planificación de BFT recomienda aumentar las horas de ingresos de vehículos presupuestadas de 223,000 (2023) a 231,000 (2024). Esto supone un aumento del 3.6% en las horas de ingresos. Si la demanda entre semana aumenta en la Ruta 50, podría estar justificado un servicio de 15 minutos, lo que supondría un aumento anual de 3,200 horas de ingresos, 1 autobús y 2 empleados. Este aumento, junto con cualquier aumento en las horas de ingresos para el servicio potencial de Hanford, se abordarán como puntos separados de la junta.*

Reducción de las horas anuales de ingresos de vehículos

- ☑ Ruta 110: 8,240 ↓ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 123s: 258 ↓ Horas de ingreso

Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

- ☑ Ruta 10: 6,267 ↑ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 50: 4,592 ↑ Horas de ingreso (7,742 ↑ con servicio entre semana de 15 minutos)
- ☑ Ruta 123: 676 ↑ Horas de ingreso
- ☑ Ruta 170: 2,354 ↑ Horas de ingreso

TABLA 10: INCIDENCIA PRESUPUESTARIA ANUAL

	Horas de ingreso	Coste actual/Ingresos por hora
2023 ASP	221,127.23	\$ 150.61
2024 ASP	230,980.13	\$ 150.61
Δ	9,852.90	

TABLA 11: IMPACTO PRESUPUESTARIO PRORRATEADO

	Efectivo	Horas de ingresos	Coste actual/Ingresos por hora
2023 ASP	Enero 2024-Junio 2024	101,947.30	\$ 150.61
2024 ASP	Junio 2024- Diciembre 2024	126,015.23	\$ 150.61
Total		227,962.53	

*El primer borrador afirmaba: "Se han incluido horas de ingresos adicionales para abordar el posible servicio de Hanford y un posible aumento de las frecuencias en la ruta 50 Shopper Shuttle prevista."

TRABAJADORES

Se calcula que la aplicación del ASP 2024 requerirá siete (7) operadores adicionales para el servicio de rutas fijas en 2024. Sin embargo, bastaría con alcanzar el número de 168 actualmente aprobado. El personal de Operaciones y Formación seguirá contratando personal para hacer frente a la actual escasez de mano de obra y trabajar para alcanzar el número aprobado de operadores de rutas fijas.

INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN

El ASP 2024 estuvo abierto a los comentarios del público del 6 de octubre al 9 de noviembre de 2023. El personal ofreció cuatro oportunidades para que la comunidad aportara sus comentarios. Las sesiones fueron presenciales y en línea.*

- ❖ Puertas Abiertas
 - **October 12 at 12 p.m.** Kennewick Union Mid-Columbia Library
Localización: 1620 S Union St., Kennewick, WA 99338
 - **October 18 at 6 p.m.** Downtown Pasco Mid-Columbia Library
Localización: 1320 W. Hopkins St., Pasco, WA 99301
 - **October 23 at 2:30 p.m.** Sesión virtual sólo en Zoom*

Enlace para Zoom:

<https://us06web.zoom.us/j/82659629188?pwd=cUU2a0NXZlMwZVo3emxOOXJBQk9tUT09>

Reunión: 826 5962 9188 Código de acceso: 277568

Por teléfono: 1.253.205.0468 o (llamada gratuita) 877.853.5247

- ❖ Audiencia pública
 - **November 9 at 6 p.m.** durante la reunión del Consejo de Administración
Localización: Edificio de la Administración del Condado de Benton situado en 7122 W. Okanogan Place
Edificio E, Cuarto 303, Kennewick, Washington.

Enlace para Zoom: <https://zoom.us/j/98962178731?pwd=OGg1amhEQXA0RG5QRTdqNnFpRG55dz09>

Reunión: 989 6217 8731 Código de acceso: 833979

Por teléfono: 1.253.215.8782 o (llamada gratuita) 888.788.0099

Se facilitaron servicios de traducción en español. Las iniciativas de divulgación se actualizarán tras el periodo de comentarios públicos. En un esfuerzo por ampliar y modernizar el alcance a la comunidad, BFT ofreció un sistema de cartografía interactiva como herramienta visual para recabar la opinión de los clientes sobre los cambios de ruta propuestos. El [mapa interactivo](#) estuvo disponible durante el periodo de comentarios públicos. Para familiarizar a los usuarios con la nueva herramienta, se ofrecieron instrucciones en vídeo en inglés y en español.



FIGURA 10: CÓDIGO QR PARA EL MAPA INTERACTIVO REMIX



COMENTARIOS DEL PÚBLICO

Los esfuerzos de divulgación llevados a cabo por el equipo de Planificación y Marketing fueron bien recibidos por la comunidad. Cada sesión interna y externa recibió varios comentarios y el personal de BFT respondió a todas las preguntas/preocupaciones. Todos los comentarios y preguntas pueden consultarse en el Análisis de Equidad del Servicio 2024. A continuación, se presentan los puntos más importantes de las discusiones que se produjeron durante cada sesión.

❖ Jornada de puertas abiertas

- 12 de octubre: Nueve miembros de la comunidad asistieron a la segunda jornada de puertas abiertas. Uno de los miembros que asistió fue un Planificador de la Ciudad de Pasco. Durante esta sesión, los miembros de la comunidad solicitaron mapas actualizados del ASP para reflejar una imagen clara de lo que se modificó en cada ruta. También se solicitó revisar el título de una de las secciones del ASP.
- 18 de octubre: Nueve miembros de la comunidad asistieron a la segunda jornada de puertas abiertas. Uno de los miembros que asistió fue un planificador de la ciudad de Pasco. Entre las preguntas y comentarios recibidos estuvo la solicitud de incluir la aplicación Transit como una forma de comprar pases para hacerlos fácilmente accesibles a la comunidad.
- 23 de octubre: Seis miembros de la comunidad asistieron a la sesión virtual. Uno de los miembros solicitó una mayor promoción de marketing de los Tripper 123 como un último esfuerzo para ver si el número de pasajeros podría mejorar.

❖ Comentarios sobre el mapa interactivo

- Hasta la fecha, los comentarios recibidos a través del mapa interactivo solicitaron servicio acelerado, servicio a áreas que actualmente no son atendidas por rutas fijas y servicio adicional mejorado los fines de semana. El personal evaluará estas peticiones en el ASP de 2025, cuando se disponga de la infraestructura y el personal necesarios.

❖ Comentarios enviados por correo electrónico

- Se recibieron seis comentarios por correo electrónico. Tres de los comentarios eran de funcionarios locales agradeciendo las mejoras a Prosser a partir de junio de 2024. Los otros tres comentarios se referían al servicio a Hanford, la ruta 110 y los baños públicos.

COMENTARIOS DEL PÚBLICO (CONTINUACIÓN)

❖ Comentarios de la audiencia pública

- Solicitar que CONNECT mejore el servicio en las dos direcciones. El servicio desde y hacia King City tarda un promedio de 40 minutos en cada dirección, haciendo que los clientes pierdan el itinerario programado. La asistencia telefónica del servicio de atención al cliente de Via no existe.
- Preocupaciones sobre la eliminación de la Ruta 110. El cliente estaba solicitando información adicional con respecto al % de pasajeros, acceso a las instalaciones, e hizo recomendaciones de enrutamiento.
- Tres personas hablaron en la audiencia pública acerca de la importancia de preservar el Tripper 123s.
 - La primera persona habló sobre la importancia de mantener el servicio para asegurar que su hijo y otros pudieran tener una manera de llegar a la escuela.
 - La segunda persona mencionó la importancia de revitalizar el marketing al tiempo que se colabora con las escuelas de la zona para garantizar que BFT capte a la comunidad y a los jóvenes que más se beneficiarían del Tripper.
 - La tercera persona leyó una carta en la que solicitaba que se mantuviera el servicio de transporte y que se mejorara el marketing para aumentar el número de usuarios. El cliente también solicitó que BFT incluyera a Christ the King, Carmichael y Richland High School en la campaña de marketing.
 - ACCIÓN: En respuesta a la petición de la comunidad en el periodo de comentarios públicos, la Junta decidió mantener el servicio e intentar aumentar el número de pasajeros. El Consejo de Administración puede decidir volver a examinar el asunto y determinar si es preferible que el servicio se prolongue más allá de junio de 2024.