



BEN FRANKLIN
TRANSIT

Plan de Desarrollo del Transporte Para 2025-2031



Preparado Por:
Servicios de Planeación y Desarrollo

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Índice

1: Audiencia pública y distribución	1
Introducción	1
Audiencia pública y distribución	1
2: Área de servicio, operaciones e instalaciones	4
Región de Tri-Cities	6
Servicios	7
Rutas fijas	8
Dial-A-Ride	8
The Arc of Tri-Cities	9
CONNECT	9
Rideshare	9
Estructura de tarifas	10
Equipo e instalaciones	11
Servicios en las paradas de autobús	12
Lotes de estacionamiento disuasorio	12
Flota de vehículos	13
Conexiones intermodales y alianzas regionales	14
Aeropuerto de Tri-Cities (PSC)	14
Amtrak (estación de Pasco)	14
FlixBus/Greyhound	14
Red de autobuses interurbanos	14
Alianzas regionales	16
3: Metas, objetivos y estrategias de acción estatales y de agencias	17
Plan de Transporte a Largo Plazo	17
4: Medidas y objetivos de rendimiento local	19
Normas y políticas de servicio bajo el Título VI	19
Normas de servicio	20
Políticas del servicio	21
Plan de Gestión de Activos de Transporte	23
Gestión de Activos de Transporte y Estado de Buen Mantenimiento	23
Evaluación del estado	24

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Estimación de necesidades de inversión de capital.....	25
Priorización de inversiones.....	25
Medidas y objetivos de desempeño en seguridad	25
5: Coherencia del plan	28
6: Gastos de capital previstos	31
Plan de mejoras de capital.....	31
7: Cambios operativos planificados.....	40
Rutas fijas	40
Dial-a-Ride.....	45
CONNECT.....	45
Rideshare.....	46
Proyectos de planificación.....	47
8: Plan financiero multianual	49
Proyecciones de horas de servicio para la expansión del servicio y flujo de caja	50
9: Proyectos de importancia regional.....	53
10: Programa de Proyectos de la Sección 5307	55
Apéndice A: Mapas del sistema y área de servicio del PTBA	56
Apéndice B: Organigrama.....	60
Apéndice C: Tendencias de pasajeros	61
Total del sistema.....	61
Rutas fijas.....	62
Dial-A-Ride	63
The Arc of Tri-Cities	64
CONNECT	65
Rideshare	66
Apéndice D: Resultados de la encuesta comunitaria de la Fase 1 del Plan de Transporte a Largo Plazo.....	67
Apéndice E: Lotes de estacionamiento disuasorio y ocupación	69
Apéndice F: Revisión del plan	71
Apéndice G: Resumen del inventario de instalaciones y flota	83
Apéndice H: Aviso de comentarios públicos y audiencia pública de 30 días.....	88
Apéndice I: Aprobación de la Junta.....	90

Figuras

Figura 1	Un vistazo a BFT	6
Figura 2	Viajes de pasajeros de BFT por modo	8
Figura 3	Estructura de tarifas de BFT (a partir de mayo de 2025)	10
Figura 4	Lotes de estacionamiento disuasorio existentes en el área de servicio de BFT	13
Figura 5	Plan anual de servicio para 2025: vehículos operados en servicio máximo durante los días entre semana	14
Figura 6	Recomendaciones propuestas para el Plan de Servicio de Autobuses Interurbanos Travel Washington del WSDOT	15
Figura 7	Proyecto de las directrices estratégicas de BFT (Plan de Transporte a Largo Plazo de 2025)	18
Figura 8	Alineación del proyecto de las directrices estratégicas de BFT con los objetivos de política estatal	18
Figura 9	Umbrales estándar del factor de carga máxima según el tipo de vehículo.....	20
Figura 10	Distribución de comodidades por parada (promedio de abordajes en días de semana)	22
Figura 11	Escala del TERM de la FTA	24
Figura 12	Revisión del plan regional del TDP de BFT	28
Figura 13	Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto y fuente de financiamiento	31
Figura 14	Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto.....	32
Figura 15	Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto y fuente de financiamiento	32
Figura 16	Resumen del CIP para 2025-2031 por año y fuente de financiamiento	33
Figura 17	Resumen del CIP para 2025-2031 por año y fuente de financiamiento	33
Figura 18	CIP para 2025-2031: vehículos	34
Figura 19	CIP para 2025-2031: instalaciones (mantenimiento y administración).....	35
Figura 20	CIP para 2025-2031: instalaciones (pasajeros y operaciones).....	36
Figura 21	CIP para 2025-2031: tecnología	38
Figura 22	CIP para 2025-2031: planificación y análisis del transporte	39
Figura 23	Plan de servicio anual para 2025: cambios operativos previstos	42
Figura 24	Mejoras de servicio adicionales propuestas para 2025	43
Figura 25	Proyectos operativos previstos (2026-2031)	44
Figura 26	Iniciativas planificadas del programa Rideshare	46
Figura 27	Proyectos de planificación previstos (2025-2031).....	47
Figura 28	Plan financiero multianual de BFT para 2025-2031	51
Figura 29	Proyecciones de horas de servicio de ingresos para la expansión del servicio y flujo de caja	52
Figura 30	Proyectos de importancia regional.....	54
Figura 31	Programa de proyectos de la Sección 5307	55

1: Audiencia pública y distribución

Introducción

El Transit Development Plan (Plan de Desarrollo del Transporte, TDP) para 2025-2031 de Ben Franklin Transit (BFT) ofrece una guía para mejorar la movilidad, la sostenibilidad y la calidad del servicio en el área de servicio de BFT. Al alinearse con los objetivos estatales y regionales, BFT busca ofrecer soluciones de transporte eficientes y equitativas para la comunidad.

En este TDP, se especifican los planes operativos y de inversión de BFT para 2025-2031, según las directrices del Washington State Department of Transportation (Departamento de Transporte del Estado de Washington, WSDOT) y los objetivos de transporte regional.

Audiencia pública y distribución

Información sobre la Americans with Disabilities Act (Ley de Estadounidenses con Discapacidades, ADA)

Para acceder a este material en un formato alternativo, envíe un correo electrónico a planning@bft.org o llame al servicio de atención al cliente al 509.735.5100. Las personas sordas o con problemas de audición pueden solicitarlo llamando al Servicio de Retransmisión del Estado de Washington al 711 o al 800.833.6384.

Aviso al público según el Título VI

La junta directiva de Ben Franklin Transit (BFT) aprobó una política para garantizar que no se excluya, niegue beneficios ni discrimine a ninguna persona por motivos de raza, color, origen nacional o sexo, según lo dispuesto por el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, en ninguno de sus programas o actividades. Para obtener más información sobre nuestra política o proceso conforme al Título VI, visite bft.org/civil-rights o llame al 509.734.5107.

Implementación del plan

La fecha de implementación del TDP para 2025-2031 acordada por la Junta Directiva de BFT es el 14 de agosto de 2025. Después de su aprobación, el memorando y la resolución de la Junta se incorporarán al Apéndice I.

Proceso de participación pública: el periodo para comentarios públicos es desde el 13 de julio hasta el 14 de agosto de 2025.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Envío de comentarios

Correo electrónico: planning@bft.org o al teléfono 509.735.5100. **Por correo postal o en persona:** Ben Franklin Transit, Service Planning & Development, 1000 Columbia Park Trail, Richland WA 99352

Audiencia pública: BFT organizará una audiencia pública sobre el TDP el 14 de agosto de 2025 a las 6:00 p. m. en la Sala de la Junta del Centro de Mantenimiento y Operaciones (MOA) de BFT, situada en 1000 Columbia Park Trail, City of Richland, WA 99352. Durante la audiencia pública formal, que se realizará como parte de la reunión ordinaria de la Junta Directiva, se analizarán los aspectos más destacados del TDP de BFT. El objetivo de la audiencia pública es recabar testimonios o comentarios del público antes de que se implementen cambios significativos que afecten a la comunidad. El proceso cumplirá con todos los requisitos de la Ley de Reuniones Públicas Legales y de Gobierno Abierto, que incluyen el uso de medios impresos para solicitar comentarios públicos durante el período de 30 días especificado en el Plan de Participación Pública aprobado. Una copia del aviso público está disponible en el Apéndice H.

Aviso publicado en la página web: BFT publicó un aviso sobre la audiencia del Plan de Desarrollo del Transporte en su sitio web www.bft.org el 13 de julio de 2025.

Aviso publicado en el periódico local: el Tri-City Herald publicó un aviso sobre la audiencia del Plan de Desarrollo del Transporte el 13 de julio de 2025.

Solicitud de copias impresas o digitales: a partir del 13 de julio de 2025, BFT puso a disposición del público la descarga de una copia digital del proyecto del Plan de Desarrollo del Transporte (TDP). Además, el público pudo solicitar una copia impresa del proyecto del TDP enviando un correo electrónico a planning@bft.org o llamando al 509.735.5100.

Disponible para revisión del público: BFT permitió al público consultar una copia del proyecto del TDP en los siguientes lugares:

- Three Rivers Transit Center: 7109 W. Okanogan Place, Kennewick, WA 99336
- Jornada virtual de puertas abiertas
- Página del Plan de Desarrollo del Transporte en el sitio web de BFT (<https://www.bft.org/transit-development-plan/>)

Distribución del plan

Tras la audiencia pública y la implementación acordada por la Junta Directiva de BFT para el 14 de agosto de 2025, BFT tiene previsto distribuir el TDP implementado a las siguientes entidades:

- División de Transporte Público del Washington State Department of Transportation (Departamento de Transporte del Estado de Washington, WSDOT), mediante el módulo de cumplimiento del sistema en línea para gestión de subvenciones.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

- Junta de Mejoras en Transporte, por medio de los siguientes:
 - Vaughn Nelson, gerente de finanzas: vaughnn@tib.wa.gov
 - Jonathan Heusman, ingeniero de proyectos: jonathanh@tib.wa.gov
- Todas las ciudades, condados y organizaciones regionales de planificación del transporte incluidas en el Área de Beneficio del Transporte Público donde opera BFT, que incluyen las siguientes:
 - Ciudad de Benton City
 - Condado de Benton
 - Consejo de Gobiernos de Benton y Franklin
 - Ciudad de Kennewick
 - Ciudad de Pasco
 - Ciudad de Prosser
 - Ciudad de Richland
 - Ciudad de West Richland
 - Condado de Franklin

2: Área de servicio, operaciones e instalaciones

BFT ofrece servicios de transporte público en los condados de Benton y Franklin, abarcando tanto comunidades urbanas como rurales en la región de Tri-Cities. Establecida en 1981 tras la aprobación de un impuesto local sobre las ventas, BFT ha ampliado constantemente sus servicios para incluir el servicio de autobuses de rutas fijas, el servicio de transporte adaptado Dial-A-Ride, los programas de Rideshare (anteriormente Vanpool) y CONNECT.

BFT opera una flota diversa de autobuses, camionetas y vehículos de apoyo. Su infraestructura incluye centros de tránsito, talleres de mantenimiento y oficinas administrativas. Estos son algunos de los logros clave en el servicio:

- **1997:** Expansión a Benton City y Prosser.
- **2005:** Inclusión de Finley.
- **2019-2021:** Extensión del horario de servicio los días hábiles y sábados hasta las 10 p. m., lanzamiento de las rutas METRO de alta frecuencia (con intervalos de 15 minutos), e introducción del servicio los domingos y del servicio a demanda CONNECT.
- **2025:** Implementación de rutas exprés con el objetivo de reducir el tiempo de viaje entre ciudades

BFT presta servicios en un área de 625 millas cuadradas que abarca los condados de Benton y Franklin e incluye a las ciudades de Benton City, Kennewick, Pasco, Prosser, Richland, West Richland y algunas áreas no incorporadas. La zona de Tri-Cities forma parte del Área de Beneficio de Transporte Público (PTBA) y sigue creciendo a medida que las ciudades anexan nuevos territorios. Según las [estimaciones de población del Área de Beneficio de Transporte Público para 2024](#), la población del PTBA es de 287,689 habitantes, mientras que la población estimada combinada de los condados de Benton y Franklin es de 319,428 (según las estimaciones de población de la U.S. Census Bureau [Oficina del Censo de EE. UU.]).

BFT opera bajo un solo fondo empresarial y utiliza la contabilidad por acumulación para administrar sus finanzas. La gobernanza está a cargo de una Junta Directiva, compuesta por funcionarios electos de las jurisdicciones miembros de Benton City, Kennewick, Pasco, Prosser, Richland, West Richland, el condado de Benton y el condado de Franklin. Además, se nombra a un miembro sindical sin derecho a voto para la Junta. La agencia se organiza en departamentos de operaciones, planificación, finanzas, comercialización y mantenimiento, con un equipo alineado para apoyar tanto los servicios actuales como el crecimiento futuro.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

La principal fuente de financiamiento de BFT son los ingresos del impuesto local sobre las ventas aprobado por los votantes, el cual es vulnerable a las condiciones económicas. Una fuerte disminución en 2001 llevó a reducciones en el servicio, pero un aumento del impuesto sobre las ventas aprobado en 2002 ayudó a restablecer la estabilidad financiera. La agencia también recibe fondos adicionales mediante subvenciones basadas en fórmulas de la Administración Federal de Tránsito (FTA) y de otras fuentes federales y estatales.

En la Figura 1 se encontrará un resumen de los puntos importantes del sistema de BFT. Un organigrama de la agencia está disponible en el Apéndice B.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 1

Un vistazo a BFT



Región de Tri-Cities

Se espera que la región de Tri-Cities en Washington, que incluye Kennewick, Pasco, Richland y West Richland, experimente un crecimiento poblacional considerable en las próximas décadas. Según el Consejo de Gobiernos Benton-Franklin (BFCOG), se pronostica que la población de los condados de Benton y Franklin crecerá en casi 140,000 habitantes para el año 2045. Este crecimiento poblacional tendrá un impacto considerable en la demanda de la red de transporte. Según el Plan Metropolitano de Transporte "Transition 2045" del BFCOG, aunque la red vial actual puede soportar el aumento proyectado del 47% en el tráfico, la red de transporte público, tal como existe hoy, no podría mantenerse al ritmo ni satisfacer la demanda prevista debido a las limitaciones actuales de capacidad. El BFCOG estima un aumento del 30% en los viajes en transporte público para 2045.

Este crecimiento está impulsado por la sólida economía de la región, la diversidad de oportunidades laborales, el bajo costo de vida y la alta calidad de vida. Los sectores clave de la región, como la agricultura, la tecnología, la atención médica y la energía, siguen siendo un gran atractivo para los nuevos residentes. Para afrontar este crecimiento, los gobiernos locales están invirtiendo en infraestructura, vivienda, transporte y servicios públicos para garantizar un desarrollo sostenible y preservar los altos estándares de vida de la región.

Entre las ciudades de la región de Tri-Cities, se espera que Pasco experimente el crecimiento más considerable. Con una población de aproximadamente 82,000 habitantes en 2024, según la Oficina de Gestión Financiera del Estado de Washington, se proyecta que alcance los 121,828 habitantes para 2038, según el plan integral más reciente de la ciudad. Kennewick, con una población de aproximadamente 87,000 habitantes en 2024, podría crecer un 34% y alcanzar los 116,237 habitantes para 2040. Mientras tanto, Richland, con aproximadamente 64,000 residentes en 2024, se espera que crezca un 28% y llegue a alrededor de 81,366 habitantes en 2040.

La región de Tri-Cities es principalmente suburbana, caracterizada por casas unifamiliares. Sin embargo, la planificación urbana se orienta cada vez más hacia el diseño de vecindarios que ofrezcan una variedad de opciones de vivienda para distintos niveles de ingresos y tamaños de

familia. Además, existe una tendencia creciente hacia los proyectos de uso mixto, que integran espacios residenciales, comerciales y recreativos. Estos proyectos buscan crear centros comunitarios dinámicos que disminuyan la necesidad de desplazamientos largos, impulsen los negocios locales y mejoren la calidad de vida en general. Los planificadores urbanos se centran en estos proyectos para crear áreas suburbanas más autosuficientes. A medida que las ciudades de la región de Tri-Cities crezcan e integren proyectos de uso mixto, se fomentarán entornos más densos, accesibles y amigables para los peatones. Esto garantizará una demanda equilibrada de los servicios de transporte público y respaldará el desarrollo de un sistema de transporte urbano dinámico.

Servicios

BFT ofrece una variedad de servicios que incluyen **recorridos fijos**, el transporte adaptado complementario **Dial-A-Ride (DAR)** conforme a la ADA, el servicio de microtránsito de puerta a puerta **CONNECT** y **Rideshare**. La cobertura geográfica de la agencia abarca localidades como Kennewick, Pasco, Richland, West Richland, Benton City, Prosser y Finley.

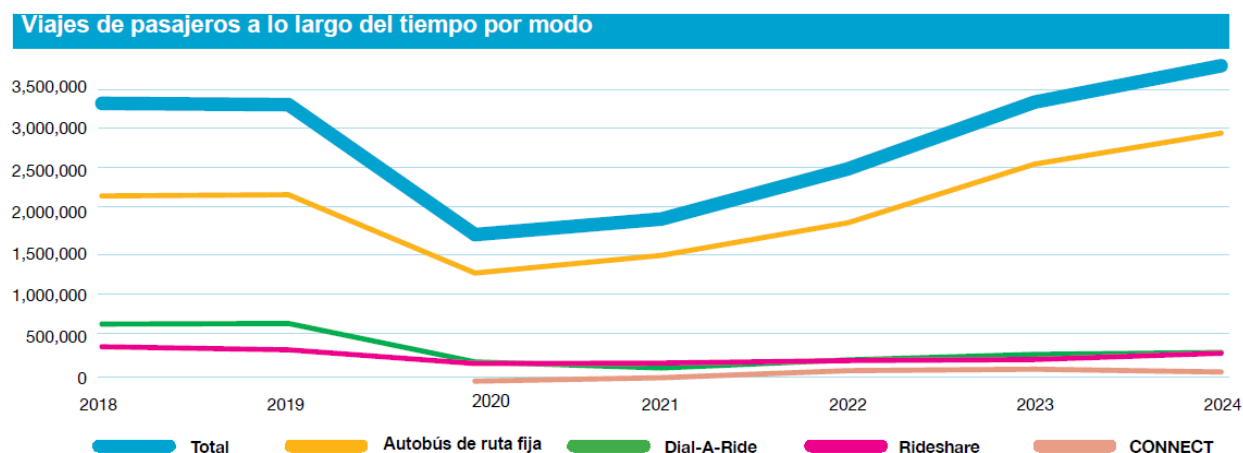
Benton City, al beneficiarse de su proximidad a las áreas urbanas en expansión de West Kennewick, Horn Rapids y West Richland, aprovecha la ventaja de contar con servicios de transporte ampliados desde las ciudades vecinas. En contraste, Prosser requiere un modelo de servicio de transporte rural más complejo, dada su mayor población y las zonas rurales que la rodean. Actualmente, BFT presta servicio tanto a Benton City como a Prosser a través de la Ruta 170, que opera con una frecuencia de 60 minutos durante las horas pico entre estas ciudades y el nuevo Queensgate Transit Center. Además del servicio regular de rutas fijas, BFT también ofrece servicios DAR generales para el público en Benton City y en Prosser.

En la Figura 2 se muestran las tendencias en el total de viajes de pasajeros no vinculados (UPT) por modo desde 2018 hasta 2024. En 2023, la cantidad total de pasajeros del sistema superó en un 2% los niveles previos a la pandemia de 2019, con un incremento de 51,687 viajes adicionales. En 2024, la cantidad total de pasajeros aumentó en otros 356,195 viajes, lo que indica que la expansión del uso del sistema está impulsada ahora por factores que van más allá de la recuperación pospandemia, con un aumento notable de pasajeros discrecionales. En los primeros cuatro meses de 2025 se registró un incremento adicional del 7% en UPT en comparación con el mismo periodo de 2024, lo que resultó en 75,163 viajes más. Un análisis adicional de las tendencias de uso está disponible en el Apéndice C.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 2 Viajes de pasajeros de BFT por modo



Rutas fijas

A partir de junio de 2025, el sistema de rutas fijas de BFT consta de 22 rutas, incluyendo un nuevo servicio exprés de paradas limitadas entre Richland y Pasco, así como otro entre Richland y East Kennewick. El servicio regular opera de lunes a viernes de 6:00 a. m. a 10:00 p. m., los sábados de 7:00 a. m. a 10:00 p. m. y los domingos de 8:00 a. m. a 6:00 p. m. Los mapas del sistema de BFT y los límites del PTBA están disponibles en el Apéndice A.

Las mejoras recientes en el servicio de rutas fijas incluyen nuevas rutas exprés, la realineación de recorridos locales para un servicio más eficiente, el aumento de la frecuencia en recorridos de alta demanda, horarios de servicio más extensos, el desarrollo de nuevos centros de tránsito (incluido el Queensgate Transit Center) para apoyar una mejor conectividad regional, y extensiones de servicio a áreas clave, como nuevas escuelas y zonas de crecimiento residencial.

En junio de 2025, se lanzaron los servicios **BFT Express 2X** y **Express 240X**, ofreciendo un servicio cada 15 minutos en horas pico entre Kennewick, Pasco y Richland. Además, BFT recibió una subvención regional para movilidad del WSDOT para cubrir los costos operativos del **Express 27X**. Esta ruta ofrecerá un recorrido más directo desde el Queensgate Transit Center hasta las zonas de empleo y educación de North Richland, un área actualmente cubierta en parte por la ruta 26, con el objetivo de implementar un sistema de estacionamiento disuasorio. Si bien BFT espera implementar el Express 27X en diciembre de 2025, el cronograma final se confirmará según la disponibilidad de operadores.

Dial-A-Ride

El DAR es el servicio de transporte adaptado complementario de BFT conforme a la ADA, que opera durante el mismo horario que el servicio de rutas fijas. Está disponible para los pasajeros que califican dentro del PTBA. En Prosser y Benton City, el DAR ofrece viajes al público en general de lunes a viernes, con reserva obligatoria con 24 horas de anticipación.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

The Arc of Tri-Cities

The [Arc of Tri-Cities](#) apoya a más de 2,000 personas con discapacidades del desarrollo y a sus familias en los condados de Benton y Franklin. Los asisten para tomar decisiones informadas y acceder a servicios esenciales. Su misión es promover los derechos de las personas con discapacidades intelectuales y del desarrollo, garantizando su inclusión plena y participación en todos los aspectos de la comunidad a lo largo de sus vidas. The Arc of Tri-Cities tiene un contrato con BFT para ofrecer el servicio de transporte adaptado conforme a la ADA. BFT ofrece asistencia vital en transporte a través del programa [Sección 5310 de la FTA: Movilidad Mejorada para Personas Mayores y Personas con Discapacidades](#), que provee la mayoría de las camionetas que utiliza The Arc of Tri-Cities. Se ofrecen servicios de transporte a personas elegibles con discapacidades intelectuales y del desarrollo hacia The Arc, Goodwill Industries, Adult Day Care y Columbia Industries. Esta colaboración contribuye a crear un entorno más inclusivo y de apoyo, que permite a las personas participar en la sociedad en todo su potencial.

CONNECT

CONNECT es el servicio de microtránsito contratado de BFT, que ofrece conexiones de puerta a puerta 15 minutos antes y después del horario de servicio regular. El servicio está dividido en seis zonas, cada una diseñada para conectar con centros de tránsito y paradas de autobús. Puede consultar un mapa en el Apéndice A.

Como componente clave del sistema de transporte de BFT, el servicio CONNECT cubre las lagunas en la red existente al ofrecer transporte flexible y bajo demanda. Diseñado para complementar las rutas fijas, CONNECT ofrece opciones confiables, especialmente en áreas no cubiertas por el transporte tradicional. Su uso depende de factores como la ubicación del pasajero, la hora del viaje y la disponibilidad de las rutas fijas.

En 2024, BFT realizó mejoras significativas en el servicio CONNECT, aumentando la accesibilidad y comodidad para los pasajeros. Se lanzó una nueva aplicación CONNECT de BFT que simplifica el proceso de reserva y ofrece actualizaciones del viaje en tiempo real. Además, la integración de varios tipos de tarifas simplificó la interfaz de usuario, permitiendo una experiencia fluida con diferentes pases. En respuesta a los comentarios de la comunidad, se agregaron más puntos de interés para aumentar la cobertura del servicio y la flexibilidad en áreas donde no hay rutas fijas disponibles.

Rideshare

En 2025, BFT cambió el nombre de Vanpool a Rideshare. Rideshare ofrece camionetas de 6, 12 y 15 pasajeros, lo que ofrece a los usuarios la flexibilidad de formar nuevos grupos de minivan con solo tres personas. Rideshare es el único servicio que opera fuera del PTBA, aunque los viajes deben comenzar o finalizar dentro del PTBA. El servicio cubre rutas hacia Pendleton, Boardman, Walla Walla, Connell, Patterson y el Sitio Hanford.

En 2024, BFT realizó mejoras considerables en el servicio Rideshare, mejorando la comodidad, la seguridad y la eficiencia del viaje para los pasajeros. Se incorporaron nuevos vehículos para reemplazar los más antiguos y renovar la flota tras la venta de varias unidades durante la pandemia de COVID-19. Estas mejoras modernizaron la flota y reforzaron el compromiso de BFT de ofrecer un transporte confiable.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Estructura de tarifas

La estructura de tarifas de BFT no se ha renovado en más de 20 años. Las recomendaciones detalladas en el reciente Estudio Integral de Tarifas se analizaron y aprobaron en la reunión de la Junta Directiva de diciembre de 2023. En 2024, ante la incertidumbre sobre el estado de la Climate Commitment Act y sus posibles impactos en los fondos del programa Move Ahead Washington, en el marco del ciclo electoral de noviembre de 2024, la Junta Directiva de BFT solicitó al personal que retrasara la implementación de la estructura de tarifas actualizada y que retomara el tema en 2025. A través de un proceso de planificación independiente, BFT también está evaluando nuevas opciones de estructura de tarifas para Rideshare. La estructura de tarifas actual de BFT se muestra en la Figura 3.

Figura 3 Estructura de tarifas de BFT (a partir de mayo de 2025)

Precios de las entradas

Todos los billetes incluyen un traslado en autobús. Los traslados caducan 3 horas después de su emisión.

Pase individual para todo el día (mayores de 19 años, todas las rutas. Se compra directamente al conductor del autobús)	Pase mensual	Billete de 10 viajes	Tarifa en efectivo
Jóvenes (0 a 19 años) a partir del 1 de junio de 2022	Pase libre	Pase libre	Pase libre
Adulto (mayores de 19 años)	\$25.00	\$12.00	\$1.50
Ciudadano de la tercera edad (65 años o más GRATIS con Senior Pass* – Senior Pass se puede usar solo en ruta fija y CONNECT)	Plan Free	Plan Free	Plan Free
Pase individual para todo el día (mayores de 19 años, todas las rutas. Se compra directamente al conductor del autobús)			\$4.00
Reducida (Se requiere documentación de discapacidad temporal o permanente. No incluye Dial-A-Ride)	\$12.50	\$6.00	\$0.75

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Dial-A-Ride	Pase mensual	Billete de 10 viajes	Tarifa en efectivo
Adultos (mayores de 19 años): Viajes a menos de 3 km de las rutas de autobús. Los viajes a más de 4 km de las rutas de autobús requieren un pase/boleto FREEDOM. Los titulares de pases Dial-A-Ride también pueden usar nuestro sistema de rutas fijas.	\$25.00	\$12.00	\$1.50
Jóvenes (18 años o menos) a partir del 1 de junio de 2022	Pase libre	Pase libre	Pase libre

Boletos y pases especiales	Pase mensual	Billete de 10 viajes	Tarifa en efectivo
Demanda general (adultos mayores de 19 años) Prosser y Benton City	\$25.00	\$12.00	\$1.50
Demanda general (18 años o menos) Prosser y Benton City a partir del 1 de junio de 2022	Pase libre	Pase libre	Pase libre
LIBERTAD (Incluye viajes en todos los servicios de BFT. Incluye Dial-A-Ride más allá de 3/4 de milla de rutas de autobús)	\$50.00	\$25.00	\$3.00

Eventos especiales de transporte	Pase mensual	Billete de 10 viajes	Tarifa en efectivo
Adultos 19+			\$1.50
Personas mayores y con descuento			\$0.75
Jóvenes de 18 años o menos			Plan Free

Equipo e instalaciones

El campus principal de BFT alberga las oficinas administrativas, así como las instalaciones de mantenimiento y operaciones, y está ubicado en 1000 Columbia Park Trail, Richland, Washington. El edificio de operaciones, recientemente reconstruido sobre el sitio original, se terminó en el verano de 2024. Este nuevo edificio reemplazó a una estructura de 35 años que ya había superado ampliamente su vida útil. El servicio de atención al cliente se encuentra en el Three Rivers Transit Center.

Centros de tránsito

- Three Rivers Transit Center, 7109 W Okanogan Place, Kennewick
- 22nd Avenue Transit Center, N 22nd Ave at W Park St., Pasco
- Knight Street Transit Center, Knight St at Goethals Drive, Richland
- Queensgate Transit Center (Columbia Park Trail y Queensgate Drive), Richland

Puntos de traslado

- Punto de Traslado Dayton Street, S Dayton St at 1st Ave., Kennewick
- Punto de Traslado Stacey Avenue, Stacy Ave at 7th St., Prosser
- Punto de Traslado West Richland, W Van Giesen St. en Bombing Range Road, West Richland

Los futuros centros de tránsito y puntos de traslado previstos en West Pasco, Downtown Pasco, Southridge, Prosser y Benton City se llamarán “centros de tránsito” o “puntos de traslado” durante las fases de diseño. Las instalaciones de los puntos de traslado se utilizan en colaboración con socios jurisdiccionales, pero no son propiedad de BFT.

El Queensgate Transit Center abrió en 2024 y permitió que BFT mejorara las frecuencias de servicio hacia Benton City y Prosser. Actualmente, BFT se centra en desarrollar un plan a largo plazo alineado con los esfuerzos de desarrollo local en los condados de Benton y Franklin, asegurando que los servicios de tránsito estén sincronizados con las proyecciones de crecimiento y los documentos de planificación.

Servicios en las paradas de autobús

En 2017, el personal realizó un inventario integral de las paradas de autobús para preparar un nuevo programa de servicios. BFT planea llevar a cabo otro inventario completo de las paradas de autobús en 2025. Con una planificación cuidadosa y anticipándose al crecimiento, el personal ha logrado un progreso constante, aumentando la conformidad con la ADA en aproximadamente un 3% cada año mediante diversos contratos de construcción e instalación. Para 2024, se estima que la conformidad ha aumentado a casi el 25% en todo el sistema. De cara a 2031, BFT tiene previsto revisar el plan de implementación para garantizar mejoras anuales continuas y priorizadas en las paradas de autobús, incluso si se requieren acuerdos de colaboración adicionales.

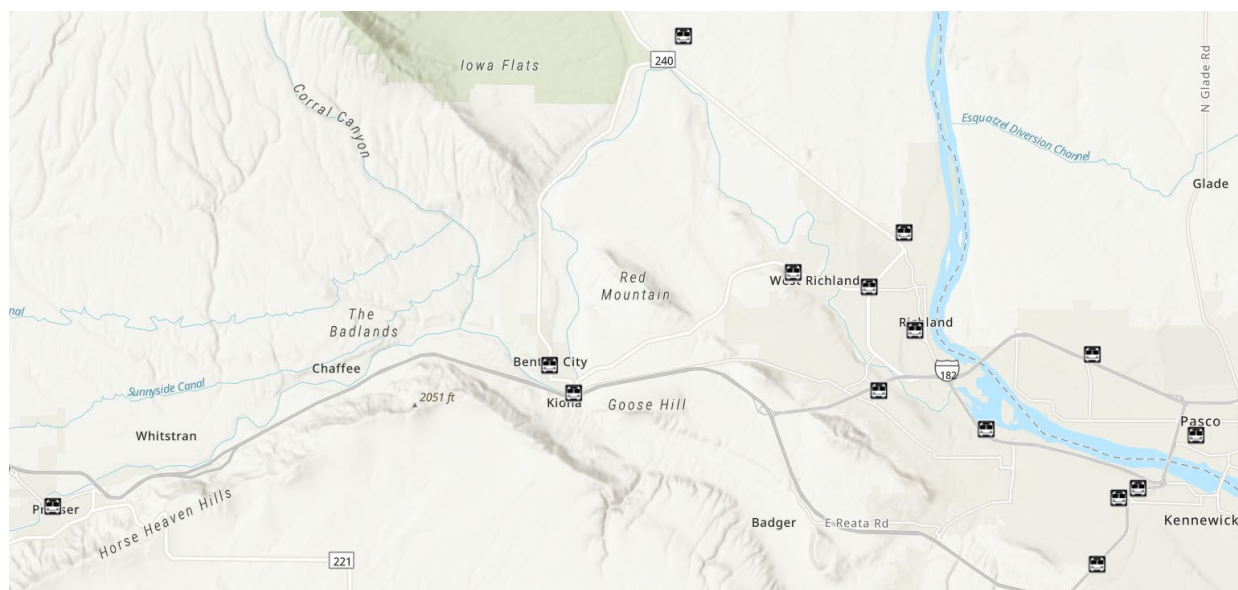
Lotes de estacionamiento disuasorio

Actualmente, hay 15 lotes de estacionamiento disuasorio ubicados dentro del área de servicio de BFT, y BFT presta servicios a 11 de ellos. Uno de los objetivos principales de estos lotes es garantizar que los grupos de Rideshare tengan espacios de estacionamiento seguros para guardar sus vehículos personales durante las jornadas laborales. En la Figura 4, se muestra un mapa con la ubicación de los lotes existentes. En el Apéndice E se puede consultar información adicional sobre los lotes regionales y su nivel de ocupación.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 4 Lotes de estacionamiento disuasorio existentes en el área de servicio de BFT



Fuente: WSDOT (<https://wsdot.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=31a3d9a42681442096fbbd38590f3af7>)

Flota de vehículos

BFT se compromete a mantener la flota de vehículos en buen estado, garantizando la seguridad, confiabilidad y comodidad para cada pasajero. En el Apéndice G, puede encontrar información detallada sobre la flota de vehículos de BFT. En junio de 2025, la flota de BFT estaba compuesta por los siguientes vehículos disponibles:

- **Ruta fija:** 70 vehículos
- **DAR:** 81 vehículos
- **The Arc of Tri-Cities:** 29 vehículos
- **Rideshare:** 214 vehículos
- **Vehículos no comerciales:** 72 vehículos

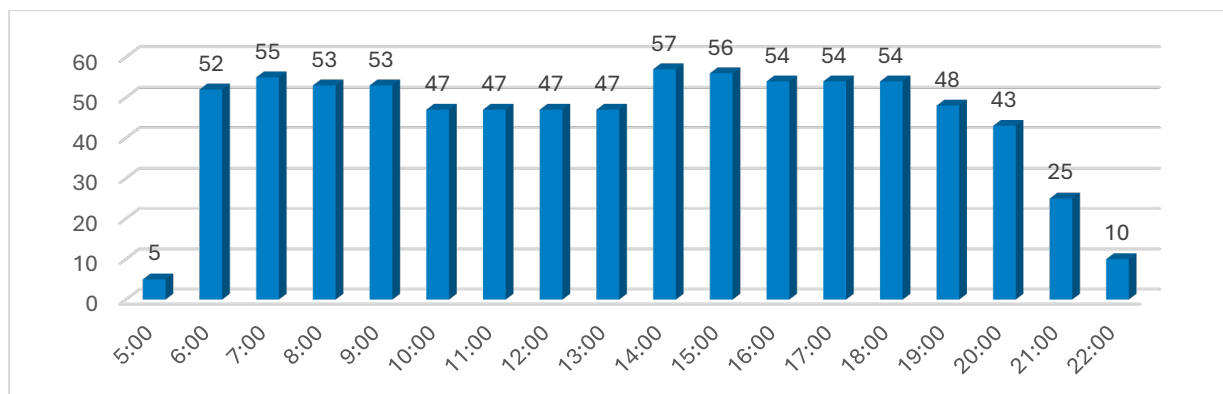
Como resultado de las mejoras previstas para 2025 en la red de rutas fijas, se espera que los vehículos operados en servicio máximo (VOMS) aumenten de 51 a 57 durante los días entre semana (Figura 5). La razón de este aumento importante es que se busca ofrecer más servicio durante las horas de mayor demanda del día. Esta ampliación será posible con el tamaño actual de la flota de BFT. También ayudará a BFT a cumplir con los requisitos federales sobre la proporción de vehículos de reserva, que no debe ser mayor al 20%.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 5

Plan anual de servicio para 2025: vehículos operados en servicio máximo durante los días entre semana



Conexiones intermodales y alianzas regionales

Aeropuerto de Tri-Cities (PSC)

El aeropuerto de Tri-Cities (PSC) es el principal aeropuerto comercial de la región y ofrece vuelos directos a los principales centros de conexión del oeste. BFT presta servicio al aeropuerto a través de rutas locales y una nueva ruta exprés, puesto en marcha recientemente, mejorando los tiempos de viaje y la conectividad regional. Este servicio ampliado es parte de un esfuerzo conjunto con el Puerto de Pasco para mejorar el acceso multimodal y respaldar la creciente importancia del aeropuerto en la movilidad regional.

Amtrak (estación de Pasco)

Amtrak ofrece servicio de pasajeros a la región de Tri-Cities a través de la estación intermodal de Pasco, ubicada en el centro de la ciudad. En la estación opera la línea Empire Builder, que conecta Seattle y Portland con Chicago, ofreciendo acceso ferroviario de larga distancia a importantes destinos regionales y nacionales. La estación también alberga la terminal local de FlixBus/Greyhound. BFT brinda un servicio de alta frecuencia hacia la estación, facilitando la conectividad multimodal para los pasajeros que llegan en tren o autobús.

FlixBus/Greyhound

En 2021, FlixBus adquirió Greyhound e integró la red de autobuses interurbanos de larga trayectoria a sus operaciones. Aunque Greyhound sigue operando bajo su propia marca, ambas compañías están ahora bajo una misma propiedad. Se están realizando esfuerzos para coordinar las operaciones, simplificar los servicios y mejorar la eficiencia en ambas redes. Esta consolidación tiene implicaciones para la planificación de viajes interurbanos y la disponibilidad de servicios en toda la región.

Red de autobuses interurbanos

La red de autobuses interurbanos Travel Washington contrata a operadores privados y recibe financiamiento de la FTA. La red actual, que incluye las líneas Grape, Dungeness, Apple y Gold, ofrece amplias conexiones en todo el estado de Washington.

Ben Franklin Transit

Como parte de los esfuerzos más amplios de planificación de autobuses interurbanos, el Programa de Autobuses Interurbanos del WSDOT parece estar listo para ampliar el servicio hacia Tri-Cities. El plan final identifica dos rutas prioritarias: una que conecta con Ellensburg y otra con Spokane (Figura 6). Mientras estos avances se concretan, BFT busca seguir siendo un socio visible y de apoyo, ofreciendo espacio y recursos cuando sea posible.

Ampliación de dos viajes de ida y vuelta diarios a tres viajes de ida y vuelta diarios

Ampliación de un viaje de ida y vuelta diario a tres viajes de ida y vuelta diarios

Nuevo servicio con tres viajes de ida y vuelta diarios

Extensión geográfica a la República y expansión de dos viajes de ida y vuelta diarios a tres viajes de ida y vuelta diarios

LEGEND

Primary Recommendations

- Pasco - Ellensburg via Yakima
- Pasco - Spokane via Moses Lake
- Gold Line Extension
- Gold Line

Secondary Recommendations

- Dungeness Line
- Secondary Recommendations

Existing Intercity Routes

- Existing Intercity Routes

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Alianzas regionales

BFT planea seguir colaborando activamente en el futuro con agencias de tránsito regionales aliadas, como Kayak Public Transit y Valley Transit, con el objetivo de analizar la expansión de las conexiones y alianzas interurbanas. Aunque este proceso es complejo y requiere una planificación cuidadosa, BFT se compromete a mejorar y expandir gradualmente las conexiones regionales de tránsito a medida que se dispongan de más fondos.

Valley Transit

BFT y Valley Transit están buscando maneras de colaborar más estrechamente para satisfacer las necesidades de viaje regionales y garantizar una movilidad fluida y eficiente entre condados. Los legisladores del área de Tri-Cities han manifestado interés en la posible anexión de Burbank, una ciudad situada en el condado de Walla Walla que está vinculada económicamente a Tri-Cities. Para apoyar las necesidades de viaje en esta zona, sería necesaria una coordinación efectiva de los servicios de tránsito hacia Burbank, que actualmente se encuentra bajo la jurisdicción de Valley Transit. Además, existe un reconocimiento creciente sobre la necesidad de mejorar el acceso al transporte para los residentes de Tri-Cities que viajan al Jonathan M. Wainwright Memorial VA Medical Center en Walla Walla, un lugar que actualmente no tiene servicio directo.

Kayak Public Transit

Kayak Public Transit, el sistema de transporte de Hermiston, Oregón, está trabajando para restablecer una ruta que conecte con Tri-Cities y ha mantenido conversaciones con BFT. Esta ruta existía anteriormente, pero la suspendieron. Un equipo de consultores está evaluando si es posible reiniciar el servicio, con Kayak como operador.

People for People

BFT colabora con People for People para ofrecer servicios complementarios que proporcionan transporte confiable a zonas poco atendidas, con conexiones directas en el Three Rivers Transit Center en Kennewick y en el Punto de Traslado Stacy Avenue en Prosser. También se reconoce la necesidad de mejorar el transporte regional entre el norte del condado de Franklin y las comunidades al oeste de Prosser, en el valle de Yakima, que actualmente reciben servicio de traslado de People for People con una frecuencia limitada.

Women of Wisdom

Women of Wisdom (WOW) Tri-Cities es una organización sin fines de lucro con sede en Pasco dedicada a empoderar a las comunidades desatendidas mediante la educación, la mentoría y el apoyo comunitario. Como parte de su misión, WOW opera un innovador programa de uso compartido de vehículos eléctricos (EV), que brinda opciones de transporte accesibles y ecológicas a los residentes del área de Tri-Cities.

En mayo de 2025, WOW organizó una ceremonia de inauguración en el 22nd Avenue Transit Center de BFT en Pasco para celebrar la instalación de una nueva estación de carga para EV. Se destacó el trabajo en conjunto para mejorar la infraestructura de carga de EV en la región. La estación de carga forma parte de los proyectos en curso de WOW para la expansión de su programa de uso compartido de EV y de infraestructura, que tienen como objetivo brindar acceso a opciones de transporte limpio a comunidades desatendidas. Instalar el cargador en un importante centro de tránsito mejora la accesibilidad para los residentes que dependen del transporte público y apoya la integración entre los vehículos eléctricos compartidos y las redes de transporte existentes.

3: Metas, objetivos y estrategias de acción estatales y de agencias

Este TDP está alineado con el *Plan de Transporte de Washington (WTP) para 2040 en adelante*, así como con los objetivos de política de transporte estatal establecidos en la Sección 47.04.280 del RCW, que se centran en los siguientes aspectos:

- **Preservación:** mantener, preservar y extender la vida útil e importancia de las inversiones previas en sistemas y servicios de transporte, incluido el sistema estatal de ferris.
- **Seguridad:** proveer y mejorar la seguridad y protección de los usuarios del transporte y del sistema de transporte.
- **Administración:** mejorar continuamente la calidad, efectividad, resiliencia y eficiencia del sistema de transporte.
- **Movilidad:** mejorar el desplazamiento predecible de bienes y personas en todo el estado de Washington, lo que incluye el alivio de la congestión y la mejora de la movilidad de carga.
- **Vitalidad económica:** promover y desarrollar sistemas de transporte que estimulen, apoyen y mejoren el desplazamiento de personas y bienes para garantizar una economía próspera.
- **Medioambiente:** mejorar la calidad de vida en Washington mediante inversiones en transporte que fomenten el ahorro energético, promuevan comunidades saludables y protejan el medioambiente.

Plan de Transporte a Largo Plazo

A medida que los condados de Benton y Franklin crecen, aumenta la demanda del sistema de transporte. BFT comprende que necesitará un sistema que pueda seguir ofreciendo un servicio de transporte público de alta calidad a una comunidad en constante crecimiento. Actualmente, BFT está desarrollando un Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP) para prepararse para cómo serán los servicios de aquí al 2045.

Como parte de este esfuerzo, BFT revisará sus metas institucionales y su declaración de misión a fines de 2025. Hasta mayo de 2025, BFT había desarrollado tres proyectos de directrices estratégicas destinadas a guiar el futuro de la agencia (Figura 7). La alineación de estas direcciones estratégicas con los objetivos de política de transporte estatal se muestra en la Figura 8.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 7 Proyecto de las directrices estratégicas de BFT (Plan de Transporte a Largo Plazo de 2025)

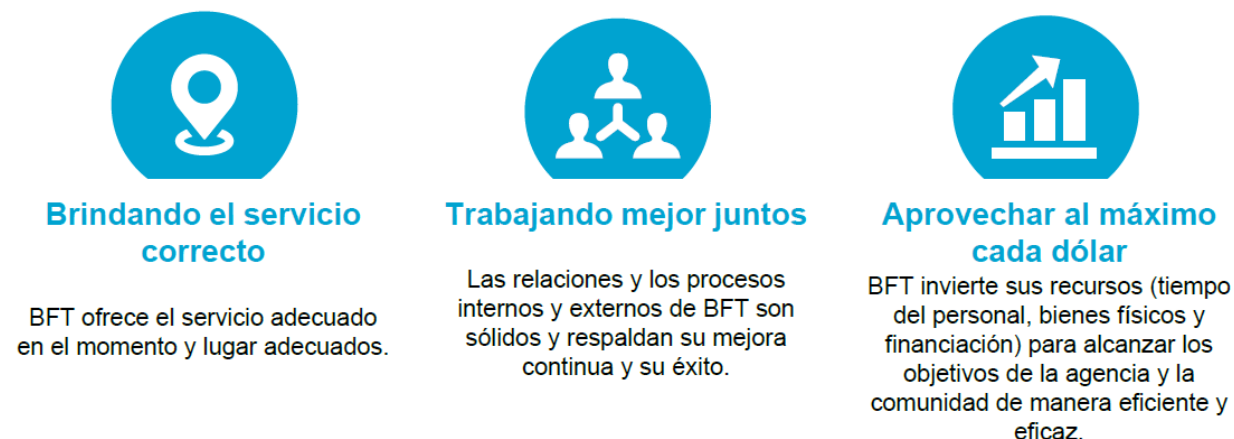


Figura 8 Alineación del proyecto de las directrices estratégicas de BFT con los objetivos de política estatal

Proyecto de las directrices estratégicas de BFT	Objetivos de política de transporte del estado de Washington					
	Preservación	Seguridad	Administración	Movilidad	Vitalidad económica	Medioambiente
Encontrar el servicio adecuado			★	★	★	★
Trabajar mejor en equipo		★	★			
Aprovechar al máximo cada dólar	★		★		★	

4: Medidas y objetivos de rendimiento local

Las estrategias actuales de BFT se centran en promover la vitalidad económica al ser el principal proveedor de transporte regional. Conecta a las personas con empleos, escuelas, tiendas y servicios sociales, mientras complementa las mejoras viales del WSDOT. Como está estratégicamente ubicada dentro del PTBA, BFT tiene una función importante en el apoyo al crecimiento económico regional.

La misión de BFT se centra en mejorar los servicios de tránsito de rutas fijas para mantenerse al ritmo del rápido desarrollo de la región. Esto incluye esfuerzos para aumentar la frecuencia del servicio, la cobertura y la conectividad. BFT trabaja estrechamente con las jurisdicciones locales para alinear la expansión del servicio con los objetivos económicos de la región.

El compromiso de la agencia con la vitalidad económica se ve en varios puntos, como la finalización del nuevo Queensgate Transit Center, el desarrollo de nuevos centros de tránsito financiados por las subvenciones regionales de movilidad del WSDOT, y las negociaciones en curso para el West Pasco Transit Center. Estos esfuerzos destacan la proactividad de BFT para atender las necesidades de la comunidad y apoyar el desarrollo económico. Estos proyectos son fundamentales para la misión más amplia de BFT, que es fomentar el crecimiento sostenible y mejorar la movilidad en la región.

Normas y políticas de servicio bajo el Título VI

En cumplimiento con los requisitos federales, BFT desarrolló un Programa del Título VI, en el que detalla cómo la agencia cumple con las disposiciones establecidas en la Circular FTA 4702.1B y reafirma su compromiso de no negar a ninguna persona el acceso a los servicios de tránsito por motivos de raza, color o país de origen.

Las normas de servicio de BFT son fundamentales para guiar las decisiones relacionadas con la planificación del servicio. Esto incluye la estructura del sistema, la alineación de rutas, la ubicación de las paradas, los horarios de servicio, la frecuencia y las áreas a las que la comunidad presta servicios. BFT planea revisar las normas y políticas de servicio existentes como parte de una actualización integral a finales de 2025 y principios de 2026.

En la siguiente sección, se presentan las normas de servicio vigentes en todo el sistema que cumplen con los requisitos del Título VI. Según el Título VI, todos los proveedores de transporte de rutas fijas deben establecer estándares cuantitativos para sus operaciones en las siguientes áreas:

- Factor de carga
- Frecuencia de los vehículos
- Desempeño de la puntualidad
- Distribución equitativa de servicios, vehículos y comodidades

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Normas de servicio

Carga de los vehículos

BFT ha establecido un estándar de carga de 1.25 para su servicio de rutas fijas durante las horas pico, asegurando que no se exceda la capacidad del vehículo (Figura 9). Un factor de carga de 1.25 significa que todos los asientos están ocupados y no más del 25% de los pasajeros van de pie. Si un viaje o ruta alcanza o supera de forma constante un factor de carga de 1.25, se tomarán medidas correctivas, como aumentar la frecuencia del servicio o añadir un servicio adicional para reducir la sobrecarga.

Figura 9 Umbral estándar del factor de carga máxima según el tipo de vehículo

Tipo de vehículo	Capacidad	Personas sentadas	Personas paradas	Total	Factor de carga
Autobús de 29 pies	23	23	6	29	1.25
Autobús de 35 pies	38	38	9	47	1.25
Autobús de 40 pies	44	44	11	55	1.25

Frecuencia de los vehículos

BFT ajusta la frecuencia de los recorridos según la demanda de pasajeros y el potencial del mercado, considerando factores de carga, productividad y crecimiento del desarrollo en el proceso de planificación. La frecuencia actual de los vehículos varía de 15 a 60 minutos, excepto la Ruta 170, que opera cada 60 minutos en horas pico y cada 120 minutos fuera de esas horas. En 2024 se realizaron esfuerzos para aumentar la frecuencia de la Ruta 170 desde su servicio previo de 120 minutos durante todo el día. En 2021, BFT introdujo dos rutas de corredores de alta frecuencia (Rutas 1 y 3), que funcionan con una frecuencia fija de 15 minutos durante la mayor parte del día entre semana. Estas rutas ofrecen un servicio de alta frecuencia entre el Knight Street Transit Center (Richland), el Three Rivers Transit Center (Kennewick) y el 22nd Avenue Transit Center (Pasco).

Desempeño de la puntualidad

Los estándares de desempeño de la puntualidad (OTP) varían según el modo. Para los servicios de ruta fija, un autobús se considera adelantado si sale de un punto programado no más de un minuto antes, y demorado si llega más de cinco minutos después del horario programado. Para los servicios de respuesta bajo demanda, un vehículo de transporte adaptado se considera demorado si llega más de 30 minutos después del horario programado. BFT ha establecido una meta interna de puntualidad del 90% para la operación de autobuses de rutas fijas y del 95% para su servicio DAR bajo demanda.

Disponibilidad del servicio

BFT asigna el servicio de autobús de ruta fija principalmente según la demanda observada, las tendencias poblacionales y los patrones de uso del suelo. En 2020, BFT lanzó CONNECT, una opción bajo demanda diseñada para ampliar el acceso al transporte en áreas donde la demanda no justifica un servicio de ruta fija. A través de CONNECT, BFT garantiza que todos los residentes dentro del PTBA tengan acceso a servicios de ruta fija o bajo demanda. El servicio de transporte adaptado DAR opera en todo el PTBA según criterios de elegibilidad, aplicando tarifas regulares cuando el origen y el destino se encuentran dentro de $\frac{3}{4}$ de milla del límite del servicio, y tarifas premium cuando el origen o el destino están a más de $\frac{3}{4}$ de milla del límite.

Políticas del servicio

Distribución de comodidades en el transporte

La distribución e inversión de BFT en comodidades de transporte se basan en varios factores, siendo la demanda de pasajeros el más importante. Esta demanda está influenciada tanto por el desarrollo actual como por el proyectado en las comunidades a las que BFT presta servicios.

Originalmente, la distribución de comodidades estaba guiada por los estándares de productividad establecidos en las Directrices y Políticas de Comodidades para Paradas de BFT, adoptadas por la Junta Directiva en mayo de 2018. Actualmente, BFT está revisando estos estándares para incorporar las lecciones aprendidas durante la primera ronda de mejoras. Esta política actualizada reflejará los nuevos estándares. BFT emplea un sistema de puntuación que toma en cuenta la cantidad de pasajeros y la frecuencia para determinar las comodidades adecuadas en cada parada, considerando el desarrollo proyectado en la zona que cubre. La disponibilidad de espacio en el derecho de vía (ROW) determina la prioridad de las mejoras, que luego se asignan a un cronograma según el grupo de prioridad de la parada. Se asignan etiquetas a las paradas según una puntuación que resulta de la división del número de abordajes por la frecuencia del recorrido. Esto ayuda a definir las comodidades mínimas que cada parada de ruta fija necesita.

Las etiquetas se clasifican de la siguiente manera:

- **Básico:** un promedio de menos de cinco abordajes en días de semana.
- **Mejorado:** un promedio de cinco a 15 abordajes en días de semana.
- **Refugio:** un promedio de más de 15 abordajes en días de semana.

Los umbrales promedio de abordajes en días de semana para la instalación de comodidades se basan en las prácticas recomendadas descritas en el Informe 19 del TCRP, las cuales BFT ha adaptado y modificado para su uso (Figura 10). Otros factores que influyen en la instalación de comodidades incluyen si la parada está en una ruta Metro y si existen restricciones que impidan a BFT instalar las comodidades recomendadas, como limitaciones del derecho de vía, objeciones de propietarios, desaprobación por parte de la jurisdicción, entre otras.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

El área de servicio de BFT abarca varias jurisdicciones, entre las que se encuentran seis ciudades en dos condados. Cada jurisdicción tiene sus propios procedimientos, patrones de desarrollo, estándares y distintos enfoques para los permisos de ROW, otros permisos y los procesos que BFT debe seguir para realizar trabajos dentro del ROW. Debido al desarrollo irregular a lo largo de las rutas fijas de BFT, las políticas para distribuir comodidades de transporte no siempre pueden aplicarse de manera uniforme en toda el área de servicio. No obstante, BFT se compromete a garantizar la distribución equitativa de las comodidades de transporte en la mayor medida posible.

Figura 10 Distribución de comodidades por parada (promedio de abordajes en días de semana)

Comodidad	Básico (<5 abordajes diarios)	Mejorado (5 a 15 abordajes diarios)	Refugio (>15 abordajes diarios)
Sin restricción de estacionamiento	Recomendado en todas las paradas		
Plataforma accesible según la ADA de 5' x 8' y espacio libre de 3' x 5'	Obligatorio en todas las paradas, salvo justificación razonable		
Señal de parada de autobús en poste separado	Recomendado en todas las paradas		
Barra para apoyarse	Opcional	Opcional	Opcional
Banco	Opcional	Recomendado	Proveer
Refugio	Opcional	Opcional	Recomendado
Vitrina para información	Opcional	Opcional	Opcional
Iluminación	Opcional	Opcional	Recomendado
Basurero	Opcional	Recomendado	Proveer
Panel de información para pasajeros	Opcional	Recomendado	Proveer
Estacionamiento para bicicletas*	Opcional	Opcional	Opcional
Estación de reparación de bicicletas*	Opcional	Opcional	Opcional

*Se recomienda instalar infraestructura para bicicletas en zonas cercanas a senderos multiuso o ciclovías.

Acceso al transporte

El servicio de ruta fija de BFT tiene, en promedio, una parada cada ¼ de milla en la mayoría de sus recorridos y ofrece paradas opcionales, donde los usuarios pueden hacer señas al autobús siempre que se cumplan los estándares de seguridad. Las paradas opcionales no tienen señalización física y permiten que los pasajeros hagan señas para que el autobús se detenga al llegar. BFT está eliminando gradualmente este tipo de paradas, reemplazándolas por señalización física o suprimiéndolas por completo cuando están mal ubicadas y tienen una baja demanda. BFT también se esfuerza por atender las solicitudes del público sobre la ubicación de paradas. Para la planificación y evaluación del servicio, BFT asume que la distancia máxima que los usuarios caminarán para acceder al servicio fijo urbano local es de ½ milla.

Asignación de vehículos

La asignación de vehículos para el servicio de ruta fija se basa en requisitos operativos como el tamaño del vehículo, la capacidad del recorrido y el radio de giro. El despacho asigna los autobuses a bloques operativos específicos cada mes. Los autobuses que están fuera de servicio por mantenimiento u otras razones se reemplazan diariamente con unidades de la flota de reserva. Los conductores reciben el número del autobús asignado al registrarse en el despacho. Los autobuses se asignan a las rutas según la capacidad de pasajeros y la necesidad anticipada de capacidad adicional. BFT usa autobuses del mismo tamaño de forma indistinta para las asignaciones diarias. Esto asegura que se utilicen los vehículos más nuevos y los más antiguos por igual en vecindarios minoritarios y no minoritarios. También se considera la antigüedad de la flota cuando se asignan vehículos a diferentes rutas o bloques.

Plan de Gestión de Activos de Transporte

Gestión de Activos de Transporte y Estado de Buen Mantenimiento

El Plan de Gestión de Activos de Transporte (TAM) de BFT permite a la agencia anticipar el impacto de las políticas y decisiones de inversión en el estado de los activos a lo largo de su ciclo de vida, brindándole la capacidad de mejorar o mantener un Estado de Buen Mantenimiento (SGR) mediante inversiones proactivas antes de que los activos se deterioren.

La política de SGR de BFT incluye la prevención, preservación, mantenimiento, inspección, rehabilitación, disposición y reemplazo de los activos de capital. El objetivo es prever y gestionar los costos para mejorar las condiciones de los activos en las distintas etapas de su ciclo de vida, lo que permite equilibrar las necesidades de capital, operación y expansión. Los dos criterios fundamentales de las medidas de desempeño del SGR son el Punto de Referencia de Vida Útil (ULB) y la condición del activo.

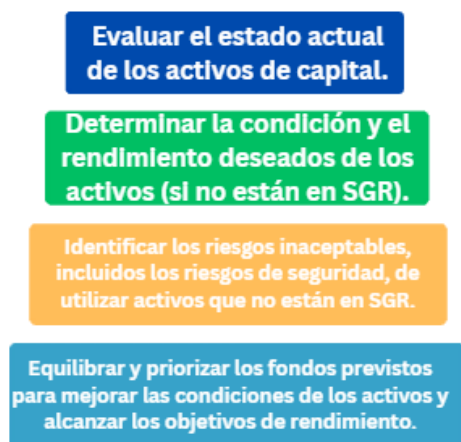
Según lo establecido en 49 CFR § 625.41, un activo de capital se encuentra en SGR si cumple los siguientes estándares objetivos:

- El activo de capital puede realizar la función para la cual lo diseñaron.
- El uso del activo en su condición actual no presenta un riesgo de seguridad inaceptable que se haya identificado.
- Se han cubierto o recuperado las necesidades de inversión del ciclo de vida del activo, lo que incluye todo el mantenimiento, la rehabilitación y los reemplazos programados.

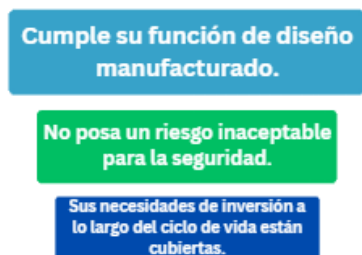
PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

El Plan TAM de BFT tiene como objetivos:



Un activo de capital se encuentra en buen estado de conservación cuando:



Evaluación del estado

Según se describe en el plan TAM de BFT (2022), BFT lleva a cabo evaluaciones del estado para generar información suficiente para monitorear y predecir el desempeño y el ULB de los activos de capital. Las evaluaciones se brindan anualmente al WSDOT y al BFCOG, de acuerdo con 49 CFR § 625.53(b).

Las calificaciones de las evaluaciones del estado de BFT se basan en la escala del Modelo de Requerimientos Económicos para el Transporte (TERM) de la FTA (Figura 11). De acuerdo con la escala del TERM, los activos con una calificación de estado de 3.0 o más se consideran en SGR, mientras que aquellos con una calificación de 2.9 o menos no están en SGR y podrían requerir priorización durante la programación de capital.

Figura 11 Escala del TERM de la FTA

Calificación	Estado	Descripción
5	Excelente	Sin defectos visibles, en estado nuevo o casi nuevo; puede estar bajo garantía, si corresponde.
4	Bien	En buen estado, pero ya no es nuevo; puede tener algún componente ligeramente defectuoso o deteriorado, pero en general funciona.
3	Adecuado	Componentes moderadamente deteriorados o defectuosos, pero no ha excedido la vida útil.
2	Marginal	Componentes defectuosos o deteriorados que necesitan reemplazo; ha excedido la vida útil.
1	Deficiente	Componentes críticamente dañados o que necesitan reparación inmediata; muy por encima de su vida útil.

En el Apéndice G se puede encontrar información adicional sobre las instalaciones y el inventario de la flota de vehículos de BFT, incluidas las calificaciones de estado relacionadas con el SGR.

Estimación de necesidades de inversión de capital

BFT utiliza procesos analíticos y herramientas de apoyo para la toma de decisiones con el fin de estimar y planificar las necesidades de inversión de capital mediante la gestión del ciclo de vida de los activos.

Plan de gestión de la flota

- Un modelo de pronóstico basado en la vida útil del vehículo.

Informes maestros de vehículos

- Informes anuales que evalúan el estado de los activos vehiculares según la escala del TERM.

Informes maestros de activos

- Informes anuales que evalúan el estado de los activos de las instalaciones según la escala del TERM.

Evaluación del estado de las instalaciones

- Informes preparados al menos cada cuatro años que evalúan el estado de los activos de las instalaciones según la escala del TERM.

Priorización de inversiones

BFT participa en un proceso iterativo de planificación de capital, en el cual el Comité de Mejora de Capital (CIC) evalúa las necesidades y solicitudes de inversión. El CIC evalúa las solicitudes según las consideraciones de seguridad, la alineación con los objetivos estratégicos y el apoyo para mantener el SGR.

Los proyectos se priorizan según su potencial para abordar los riesgos de seguridad identificados y para mantener o mejorar el SGR durante un periodo de cuatro años. El CIC evalúa los niveles de financiamiento de todas las fuentes disponibles y la probabilidad de asegurar dichos fondos en cada año fiscal. El Programa de Mejora de Capital (CIP) móvil a seis años se actualiza anualmente y se presenta a la Junta Directiva para su aprobación.

Medidas y objetivos de desempeño en seguridad

El Plan de Seguridad para Agencias de Transporte Público (PTASP) de BFT se alinea y respalda un enfoque de Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) para la gestión de riesgos de seguridad. El SMS es un marco integral de políticas, procesos y prácticas diseñado para asegurar un enfoque formal, proactivo y basado en datos para manejar los riesgos de seguridad. El objetivo del SMS es mejorar la seguridad del sistema de transporte mediante la identificación, evaluación y mitigación proactiva de los riesgos de seguridad. Este enfoque es flexible y escalable, lo que permite a las agencias de transporte de todo tipo y tamaño cumplir eficazmente con los requisitos federales fundamentales.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Entre 2022 y 2023, el enfoque de BFT en la notificación de incidentes y las medidas de seguridad ha dado lugar a varias mejoras considerables. La modernización y actualización del software de reporte de seguridad a Trackit Manager ahora permite al personal enviar informes de incidentes y conductores de manera más eficiente, agilizando y acelerando el proceso. Como resultado, se registró un aumento en los incidentes reportados en 2023 y 2024, debido a que el proceso manual de informes anterior era menos exhaustivo. Este cambio refleja un mejor monitoreo y una mayor conciencia de los problemas de seguridad en todos los departamentos.

El equipo de seguridad de la agencia también ha lanzado una campaña de concienciación destinada a reducir los incidentes y ofrecer consejos de seguridad, con un enfoque particular en las operaciones de rutas fijas y DAR. En informes anteriores se destacó la necesidad de una mayor concientización sobre la seguridad y de un enfoque más proactivo para identificar y abordar las preocupaciones en materia de seguridad. Con la transición a los informes digitales, la agencia ahora puede identificar rápidamente las áreas que requieren atención y mejora inmediata. El personal se centrará en los problemas emergentes, particularmente en las divisiones que antes no registraban incidentes, lo que permitirá intervenciones de seguridad más focalizadas y medidas preventivas para reducir incidentes futuros.

Al reconocer estas mejoras y continuar perfeccionando los protocolos de seguridad, el personal de BFT estará preparado para mejorar la seguridad y confiabilidad general de las operaciones de transporte de la agencia.

Durante los próximos años, el departamento de capacitación de BFT experimentará una transformación considerable para mejorar la seguridad y los servicios de transporte:

- **2025: Programas integrales de capacitación para conductores**
 - **Objetivo:** desarrollar e implementar programas integrales de capacitación y de manejo y conducción para conductores, junto con un programa anual de capacitación de actualización.
 - **Medida:** todos los conductores contarán con las habilidades esenciales para una operación segura y eficiente del transporte público.
 - **Meta:** lograr una reducción del 15% en los incidentes relacionados con errores de los conductores.
- **2025: Enfoque en la conducción defensiva**
 - **Objetivo:** reforzar el enfoque en las técnicas de conducción defensiva mediante el método Smith System Defensive Driving.
 - **Medida:** todos los conductores completarán una capacitación avanzada en conducción defensiva y evaluaciones anuales de desempeño al volante.
 - **Meta:** reducir en un 15% la tasa de colisiones en todo el sistema de transporte.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

- **2026: Capacitación y desarrollo de talento a nivel organizacional**
 - **Objetivo:** ampliar los esfuerzos de capacitación para incluir la capacitación y el desarrollo de talento a nivel organizacional, junto con la implementación de un sistema de gestión del aprendizaje (LMS) con integración de capacitación.
 - **Medida:** todo el personal participará en programas de perfeccionamiento de habilidades y mejora de la seguridad.
 - **Meta:** mejorar las métricas generales de desempeño en seguridad en un 25 %

BFT se esfuerza por mejorar la comunicación, la seguridad y los estándares de atención al cliente, garantizando una excelencia y confiabilidad constantes en la prestación del servicio a las comunidades a las que atiende mediante una capacitación continua y específica.

BFT fortalecerá su cultura de seguridad y mejorará la eficiencia operativa al alcanzar estas medidas y objetivos de desempeño.

5: Coherencia del plan

En este capítulo se describen los planes y las políticas de transporte regional relevantes para el transporte público en los condados de Benton y Franklin. Se puede consultar información adicional de estos planes en el Apéndice F. El TDP de BFT está alineado con el Plan de Transporte del Estado de Washington, las estrategias regionales de crecimiento y los planes integrales locales para apoyar la movilidad sostenible y el desarrollo económico.

Figura 12 Revisión del plan regional del TDP de BFT

Jurisdicción/ Agencia	Documento	Objetivos y políticas relevantes para BFT
Consejo de Gobiernos de Benton y Franklin	Plan de Transporte de Servicios Humanos (HSTP) para 2022	- El HSTP identifica las necesidades de transporte de las poblaciones vulnerables, que incluyen personas mayores, personas de bajos ingresos y personas con discapacidades. Describe estrategias para mejorar el acceso a los servicios esenciales y reducir las brechas en el transporte. - Las brechas identificadas incluyen el acceso al transporte para la alimentación y servicios sociales para personas mayores. - Las estrategias incluyen tarifas gratuitas de transporte para personas de bajos ingresos y el aumento de las conexiones de servicio hacia instalaciones médicas.
Consejo de Gobiernos de Benton y Franklin	Plan de Transporte Metropolitano (MTP) para 2045	- El MTP para 2045 aborda las futuras necesidades de transporte y enfatiza la accesibilidad multimodal y la sostenibilidad. - Se proyecta un aumento del 30% en los viajes en transporte público para 2045. - El plan enfatiza la necesidad de opciones de transporte adicionales, especialmente para las personas mayores y con discapacidades. - Las estrategias se centran en mejorar la frecuencia del servicio y expandir las áreas de cobertura para satisfacer la creciente demanda.
Benton City	Plan integral para 2017	- Benton City tiene como objetivo desarrollar un sistema de transporte multimodal equilibrado y eficiente que abarque diversos modos de transporte. - Los servicios de transporte público deben mantenerse y ampliarse para todos los grupos demográficos.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Jurisdicción/ Agencia	Documento	Objetivos y políticas relevantes para BFT
Connell	Plan integral para 2022	- El plan integral de Connell destaca la necesidad de sistemas sostenibles de uso del suelo y transporte que apoyen el crecimiento de la comunidad. - Actualmente, la ciudad depende en gran medida del uso del automóvil, con opciones limitadas de transporte público. - Las políticas de uso del suelo fomentan desarrollos multifamiliares cerca de las rutas de transporte público.
Kennewick	Plan integral para 2021	- El plan integral promueve un sistema de transporte multimodal y la coordinación con BFT. - Las políticas apoyan el acceso peatonal y ciclista al transporte, así como la implementación de Calles Completas.
Kennewick	Plan de Sistemas de Transporte para 2040	- El TSP de Kennewick coordina y planifica el desarrollo de un sistema de transporte equilibrado y multimodal, reconociendo la naturaleza regional del sistema y la necesidad de una coordinación interinstitucional continua. - El plan contiene políticas que fomentan y apoyan los modos de viaje alternativos, incluido el transporte público.
Richland	Programa de Mejora del Transporte (TIP) para 2024-2029 (Borrador)	El TIP incluye proyectos multimodales para apoyar el uso del transporte público.
Richland	Plan integral para 2019	El plan integral se centra en crear conexiones amigables para los peatones hacia las zonas comerciales y el transporte público.
West Richland	Plan integral para 2017	- El plan integral enfatiza el desarrollo de un sistema de transporte multimodal que apoye el crecimiento económico y la conectividad comunitaria. - El plan fomenta desarrollos de alta densidad cerca del transporte público. - Las políticas promueven el transporte multimodal y la accesibilidad para poblaciones vulnerables.
Pasco	Plan integral para 2018-2038	- El plan integral apoya el uso del transporte público y la colaboración con BFT. - Las políticas fomentan desarrollos de uso mixto con comodidades de transporte y rutas peatonales seguras.
Pasco	Programa de Mejora del Transporte para 2023-2028	El objetivo del TIP es mejorar las conexiones multimodales debido al aumento proyectado del tráfico.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Jurisdicción/ Agencia	Documento	Objetivos y políticas relevantes para BFT
Pasco	Plan Maestro del Sistema de Transporte	- La ciudad fomenta el uso del transporte público y la colaboración con BFT para las rutas de tránsito. - A medida que se produce el crecimiento, Pasco identifica una oportunidad para mejorar la calidad y la coherencia de las conexiones de transporte como parte del diseño de nuevos barrios.
Prosser	Plan integral para 2018	- El plan integral enfatiza la construcción de viviendas cerca del transporte público y el apoyo a los grupos con movilidad limitada. - Las políticas promueven inversiones equitativas en transporte y un mejor acceso al transporte público.
Condados de Benton y Franklin	Plan de Mejora de la Salud Comunitaria para 2023-2025	- El Plan de Mejora de la Salud Comunitaria destaca al transporte público como vital para acceder a servicios de salud y recursos alimentarios. - Las estrategias incluyen promover tarifas gratuitas en el autobús para poblaciones vulnerables.
Condado de Benton	Plan integral para 2017	- El plan integral fomenta la conectividad multimodal y desarrollos compactos para apoyar el uso del transporte público. - Las políticas se centran en ampliar la capacidad del transporte e integrar rutas peatonales y ciclistas.
Condado de Franklin	Plan integral para 2018-2038	- El objetivo del plan integral es conectar todos los modos de transporte y promover los viajes energéticamente eficientes. - Las políticas apoyan la accesibilidad del transporte público para poblaciones desfavorecidas y contemplan posibles servicios de traslado hacia Tri-Cities.

6: Gastos de capital previstos

Plan de mejoras de capital

La elaboración de un CIP a seis años ofrece un horizonte de mediano plazo para establecer prioridades en la asignación de recursos, planificación de presupuestos, fortalecimiento del sistema de transporte y mantenimiento adecuado de los activos y recursos existentes. Alinear el CIP con las actualizaciones anuales del TDP ayuda a vincular los objetivos y las políticas de BFT. Durante el plazo de seis años, el costo total del CIP de BFT es de aproximadamente \$192 millones, y casi un tercio del financiamiento proviene de fuentes estatales y federales.

En las Figura 13 a Figura 22 se presenta información detallada sobre los gastos del CIP, las fuentes de financiamiento, el cronograma y los proyectos.

Figura 13 Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto y fuente de financiamiento

Gasto de capital previsto	Fuente de financiamiento			Costo total
	Local	Estatad	Federal	
Vehículos para operaciones	\$27,108,044	\$11,600,312	\$40,349,080	\$79,057,436
Vehículos no comerciales	\$3,412,708	\$-	\$-	\$3,412,708
Instalaciones (mantenimiento y administración)	\$41,996,179	\$-	\$98,210	\$42,094,389
Instalaciones (pasajeros y operaciones)	\$46,443,319	\$16,363,000	\$-	\$62,806,319
Tecnología	\$16,982,919	\$-	\$-	\$16,982,919
Planificación y análisis del transporte	\$920,000	\$-	\$-	\$920,000
Total	\$136,863,169	\$27,963,312	\$40,447,290	\$205,273,771

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 14

Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto

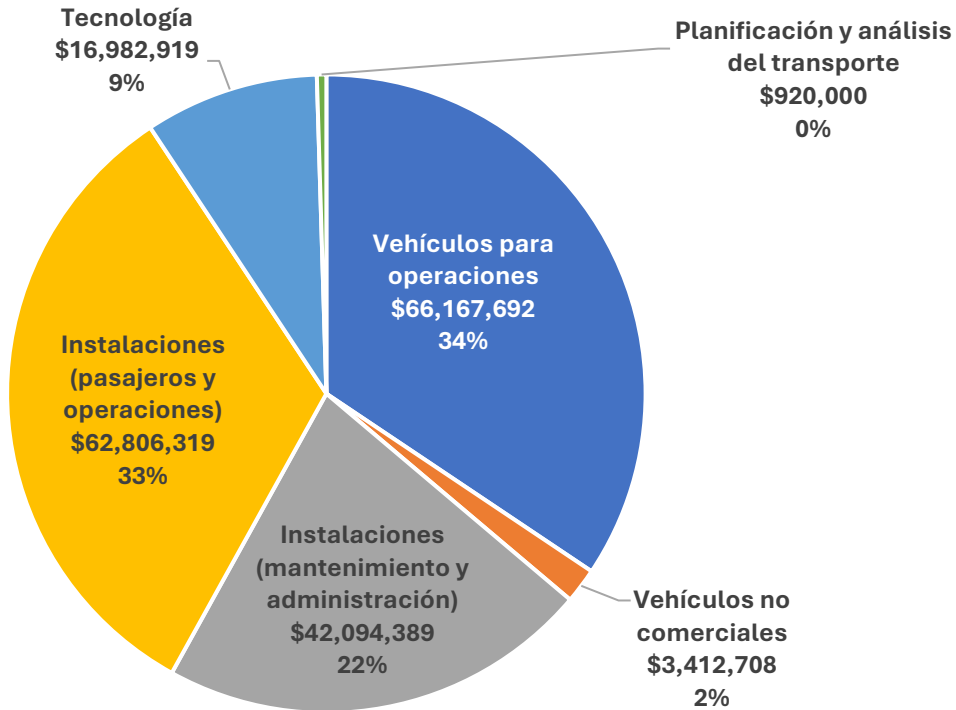
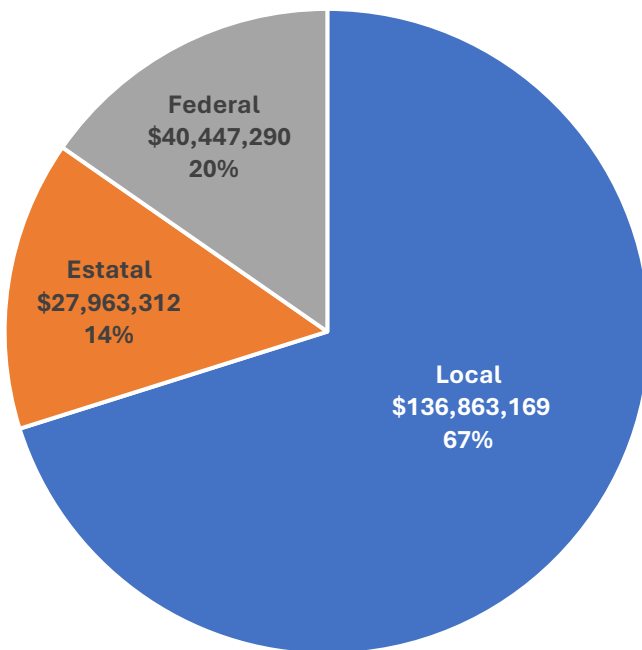


Figura 15

Resumen del CIP para 2025-2031 por categoría de proyecto y fuente de financiamiento



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

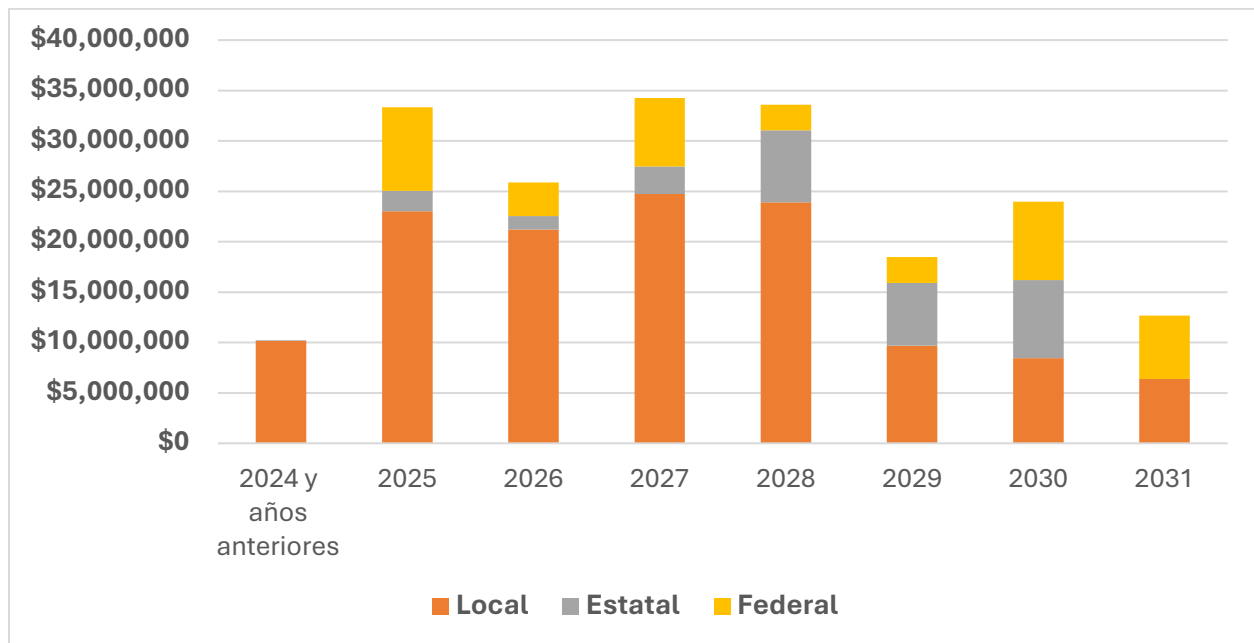
Figura 16

Resumen del CIP para 2025-2031 por año y fuente de financiamiento

Año	Fuente de financiamiento			Costo total
	Local	Estatad	Federal	
2024 y años anteriores	\$ 10,155,819	\$ 70,801	\$ -	\$ 10,226,620
2025	\$ 26,025,749	\$ 2,030,350	\$ 10,262,367	\$ 38,318,466
2026	\$ 23,277,227	\$ 6,224,198	\$ 2,461,926	\$ 31,963,351
2027	\$ 28,044,164	\$ 8,423,194	\$ 983,490	\$ 37,450,848
2028	\$ 25,162,115	\$ 2,271,434	\$ 6,334,739	\$ 33,768,288
2029	\$ 9,755,024	\$ 543,335	\$ 7,002,358	\$ 17,300,717
2030	\$ 8,365,189	\$ 8,400,000	\$ 8,792,821	\$ 25,558,010
2031	\$ 6,077,882	\$ -	\$ 4,609,589	\$ 10,687,471
Total	\$ 136,863,169	\$ 27,963,312	\$ 40,447,290	\$ 205,273,771

Figura 17

Resumen del CIP para 2025-2031 por año y fuente de financiamiento



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 18 CIP para 2025-2031: vehículos

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Cantidad	Fuente de financiamiento			Costo total
				Local	Estatad	Federal	
2027-2031	Flota de rutas fijas (reemplazo)	Reemplaza los autobuses de rutas fijas al finalizar su vida útil planificada, por lo general, dos años después de la vida útil mínima de 12 años establecida por la FTA.	34	\$6,481,706	\$10,560,000	\$15,536,337	\$45,467,787
2025-2031	Vehículos no comerciales	La adquisición y el reemplazo de vehículos no comerciales que respaldan las operaciones de tránsito, incluidos los que se utilizan para el mantenimiento de instalaciones, los servicios en carretera y el transporte de empleados y equipos.	28	\$3,412,708	-	-	\$3,412,708
2025-2031	Vehículos de servicio de transporte adaptado	Reemplaza regularmente los vehículos del servicio de transporte adaptado, conforme al plan establecido de reemplazo de flota.	95	\$7,879,848	-	\$13,856,461	\$21,736,309
2025-2031	Vehículos de Rideshare	La adquisición y el reemplazo de vehículos de Rideshare, conforme al plan establecido de la flota.	140	\$10,813,028	\$1,040,312	-	\$11,853,340
Total			297	\$28,587,290	\$11,600,312	\$29,392,798	\$69,580,400

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 19 CIP para 2025-2031: instalaciones (mantenimiento y administración)

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatat	Federal	
2024-2031	MOA (mantenimiento y mejoras)	Incluye proyectos para extender la vida útil del campus de mantenimiento, operaciones y administración mediante el reemplazo y la mejora de sistemas y accesorios del edificio, incluida la instalación de infraestructura de carga eléctrica.	\$23,171,179	-	\$98,210	\$23,269,389
2024-2026	Equipos y accesorios varios	Proporciona fondos para proyectos de capital más pequeños, incluidas mejoras rutinarias en accesorios, equipos y mejoras menores en las instalaciones.	\$2,870,000	-	-	\$2,870,000
2025-2026	Edificio de mantenimiento de instalaciones	Planes para el desarrollo y la construcción de un nuevo edificio de mantenimiento de instalaciones que apoye operaciones de tránsito eficientes y confiables (ubicado en 1000 Columbia Park Trail).	\$5,575,000	-	-	\$5,575,000
2026-2027	Centro de capacitación Huntington	Planes para el desarrollo y construcción de un centro de capacitación dedicado que apoye el desarrollo del personal y mejore la excelencia operativa (ubicado en Kennewick).	\$10,380,000	-	-	\$10,380,000
Total			\$41,996,179	-	\$98,210	\$42,094,389

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 20 CIP para 2025-2031: instalaciones (pasajeros y operaciones)

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatal	Federal	
2024-2031	Mejoras en rutas y paradas de autobús	Apoya una variedad de proyectos para mejorar la funcionalidad de las paradas de autobús, rutas e infraestructura relacionada de BFT, como señalización mejorada, mejoras de accesibilidad conforme a la ADA y comodidades mejoradas para los pasajeros.	\$14,949,774	\$4,250,000	-	\$19,199,774
2024-2025	Mejoras en los centros de tránsito	Este programa invierte en los centros de tránsito existentes para mejorar la experiencia del usuario, modernizar la infraestructura, aumentar la seguridad y ampliar la capacidad cuando sea posible.	\$522,212	-	-	\$522,212
2024-2029	Adquisición de terrenos	Adquisición de terrenos y propiedades para apoyar la expansión de los servicios de BFT y sostener el crecimiento continuo del PTBA.	\$11,000,000	-	-	\$11,000,000
2024-2029	Centros de tránsito en Pasco	Creación de una nueva instalación de tránsito para prestar servicios a la creciente zona de West Pasco, mejorando la conectividad regional y facilitando el acceso al transporte público. El centro de tránsito, junto con un estacionamiento disuasorio, apoyará las necesidades de servicio en expansión, reducirá la congestión y brindará un centro conveniente para los pasajeros que viajan dentro de Pasco y hacia la región en general. Estos fondos también incluyen posibles costos relacionados con el proyecto del centro de Pasco según la decisión de la agencia sobre esa ubicación específica.	\$4,814,933	\$3,713,000	-	\$8,527,933

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatal	Federal	
2025-2029	22nd Avenue Transit Center	Extiende y mejora la vida útil del 22nd Avenue Transit Center mediante una serie de mejoras. Las actualizaciones planificadas incluyen, entre otras, la reconfiguración de la plataforma para garantizar el cumplimiento con la ADA y mejorar la seguridad mediante tecnología actualizada, la incorporación de una ventanilla de atención al cliente, la mejora de las instalaciones para la comodidad de los conductores, el desarrollo orientado al tránsito (TOD) y la modernización del estacionamiento disuasorio (ubicado en Pasco).	\$13,056,400	-	-	\$13,056,400
2030	Centros de movilidad del tránsito	Diseño y construcción de tres nuevos centros de tránsito a pequeña escala para apoyar el crecimiento reciente y a largo plazo de la región. Estas instalaciones estarán ubicadas en el área de Southridge, en Kennewick, así como en Benton City y Prosser, y mejorarán el acceso al transporte, aumentarán la eficiencia del servicio y atenderán las necesidades de transporte en evolución de estas comunidades en crecimiento.	\$2,100,000	\$8,400,000	-	\$10,500,000
Total			\$46,443,319	\$16,363,000	-	\$62,806,319

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 21 CIP para 2025-2031: tecnología

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatal	Federal	
2024-2027 2029-2030	Mantenimiento y actualización de equipos informáticos	Apoya la adquisición y el reemplazo rutinarios de los activos relacionados con TI de la agencia, incluidos, entre otros, computadoras, hardware y equipos asociados.	\$3,775,469	-	-	\$3,775,469
2024-2027	Reemplazo de sistemas empresariales	Actualiza y reemplaza el sistema empresarial (EBS) actual y el sistema de gestión de registros de la agencia, incluidos, entre otros, el software de finanzas, recursos humanos y gestión de inventarios.	\$8,100,000	-	-	\$8,100,000
2024-2025	Actualizaciones de tecnología de comunicación	Reemplaza y mejora los sistemas de comunicación a bordo de los vehículos y en estaciones para garantizar tecnología confiable y actualizada en las operaciones de tránsito. Las actualizaciones se realizan conforme los sistemas alcanzan el fin de su vida útil, para mantener la seguridad, la eficiencia y la confiabilidad del servicio.	\$2,158,000	-	-	\$2,158,000
2024-2026	Infraestructura de sistemas de información (IS)	Proporciona fondos continuos para la adquisición y mejora rutinaria de la infraestructura de IS, computadoras y hardware asociado. Estas inversiones respaldan el sistema de información general de la agencia y garantizan que se cumplan los requisitos de los usuarios finales mediante tecnología confiable, segura y eficaz.	\$1,589,450	-	-	\$1,589,450
2025-2026	Programa de cobro de tarifas	Invierte en hardware y software actualizados para los sistemas de cobro de tarifas, con el objetivo de mejorar la eficiencia, la fiabilidad y la experiencia de los usuarios. Las actualizaciones pueden incluir taquillas modernas, tecnologías de pago móvil y sistemas de procesamiento de respaldo.	\$1,000,000	-	-	\$1,000,000

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatal	Federal	
2025-2026	Tecnología de seguridad	Proporciona tecnología de seguridad y control de acceso para las instalaciones de estacionamiento operadas por la agencia y los estacionamientos disuasorios. Esto incluye, entre otros, la adquisición y el reemplazo de equipos móviles de monitoreo por video para mejorar la seguridad, disuadir el vandalismo y respaldar los esfuerzos de las fuerzas del orden.	\$360,000	-	-	\$360,000
Total			\$16,982,919	-	-	\$16,982,919

Figura 22 CIP para 2025-2031: planificación y análisis del transporte

Año	Gasto de capital previsto	Descripción	Fuente de financiamiento			Costo total
			Local	Estatal	Federal	
2024-2025	Análisis del servicio de transporte y desarrollo a largo plazo	Análisis integral de operaciones (COA) para evaluar el sistema de transporte de BFT e identificar oportunidades para mejorar la eficiencia, la accesibilidad y la calidad del servicio.	\$520,000	-	-	\$520,000
2025-2026	Planificación de futuras iniciativas de transporte	Este programa establece fondos preliminares para respaldar posibles iniciativas que surjan del proceso de planificación estratégica de la agencia. Una vez que estas iniciativas se identifiquen, evalúen y prioricen, solo aquellas que califiquen como mejoras de capital se incluirán en futuras actualizaciones del Plan de Mejora de Capital (CIP).	\$400,000	-	-	\$400,000
Total			\$920,000	-	-	\$920,000

7: Cambios operativos planificados

En este capítulo se incluyen los cambios operativos propuestos que están programados para implementarse dentro del plazo del plan de seis años

Rutas fijas

En enero de 2021, la Junta Directiva de BFT implementó la política del Plan de Servicio Anual (ASP) y se estableció un marco para alinear la planificación y la prestación del servicio. Esta política sirve como una herramienta clave para guiar las decisiones presupuestarias y gestionar los requisitos laborales anuales.

Las recomendaciones del ASP para 2025 (Figura 23) siguen centrándose en la eficiencia y se alinean con los lineamientos de la Junta Directiva de BFT para mejorar la rentabilidad de los servicios en todo el sistema. La reducción del tiempo de viaje mediante la implementación de más recorridos con paradas limitadas que atraviesen la ciudad también es un resultado previsto de las recomendaciones de servicio del ASP para 2025.



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Ruta	Recomendaciones	Cambio estimado de vehículos	Cambio estimado en horas anuales de servicio con ingresos (ASP para 2025)
Pasco “Hopper”	Servicio piloto de traslado de fin de semana.	1	225
Flea Market Shuttle	Servicio piloto de traslado de fin de semana.	1	225
Total		2	550

Nota: En junio de 2025, estos servicios aún están en la fase de planificación piloto. Se prevé que el piloto inicial funcione desde el verano hasta finales de octubre de 2025. Si tiene éxito, el servicio operaría en los años siguientes desde finales de marzo hasta finales de octubre.

En la Figura 24 y en la Figura 25 se muestran recomendaciones adicionales para el plazo del TDP. A medida que la región de Tri-Cities crece rápidamente, especialmente en West Richland, la demanda de servicios de transporte público ampliados se vuelve cada vez más evidente. El desarrollo residencial y comercial continuo en West Richland destaca la necesidad de rutas de autobús adicionales para prestar servicio a estas áreas emergentes. Un servicio mejorado en esta región aumentaría la accesibilidad, conectaría a los residentes con destinos clave y apoyaría el crecimiento del área al ofrecer una alternativa confiable al uso del automóvil.

Además, la necesidad de nuevos centros de traslado en ubicaciones estratégicas es fundamental para mejorar la conectividad y la eficiencia en la región. En el área de Southridge, en el sur de Kennewick, un centro de traslado cerca del Trios Southridge Hospital ofrecería un mejor servicio a esta comunidad en crecimiento y mejoraría el acceso a los servicios médicos, comercios y zonas residenciales. De manera similar, la construcción de centros de traslado en Benton City y Prosser reforzaría las conexiones de tránsito a lo largo del corredor de la I-82, permitiendo un servicio más rápido y eficiente entre estas comunidades y el resto de Tri-Cities.

En Pasco, también se vivió un rápido crecimiento, sobre todo en West Pasco, lo que resalta la necesidad de un centro de tránsito dedicado para esa zona. Una instalación de este tipo funcionaría como un centro clave para conectar a los residentes con los destinos principales dentro de la ciudad y sus alrededores. A medida que el área de King City y los desarrollos industriales y residenciales en East Pasco sigan expandiéndose, se requerirán rutas adicionales para satisfacer la creciente demanda de transporte público. Asimismo, se han recibido solicitudes para extender el servicio a Burbank y a los sitios industriales en Wallula, lo que permitiría crear nuevas conexiones y mejorar la movilidad en la región. Actualmente, la expansión del área de servicio se está evaluando en el LRTP vigente de BFT, que se prevé presentar a la Junta Directiva para su aprobación a fines de 2025. En el Apéndice D se encuentra un resumen de los comentarios públicos recopilados durante el proceso del LRTP, que ayudan a fundamentar las recomendaciones para mejorar el servicio.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

El Centro Aeroespacial, de Innovación y de Manufactura (AIM), proyecto transformador liderado por el Puerto de Pasco, representa una oportunidad significativa para la expansión del transporte público. Con una extensión de 450 acres cerca del Aeropuerto de Tri-Cities, el Centro AIM se convertirá en un núcleo de innovación, participación comunitaria y desarrollo económico durante las próximas dos décadas. Tener un servicio de transporte confiable hacia este lugar será fundamental para respaldar a los trabajadores y visitantes que atraerá. Además, el crecimiento residencial de Pasco, especialmente en sus barrios del norte, sigue impulsando la necesidad de ampliar los servicios de autobús.

BFT planea definir con mayor precisión el proceso de expansión del PTBA en 2025 e identificar áreas que actualmente están fuera del PTBA y que podrían potencialmente formar parte de nuestra área de servicio en el futuro, como Badger Canyon. Estas inversiones en infraestructura de transporte público no solo abordarán las necesidades actuales, sino que también posicionarán a la región para acomodar el crecimiento futuro, al tiempo que reducirán la congestión del tráfico y mejorarán la movilidad de los residentes en toda el área.

Figura 23 Plan de servicio anual para 2025: cambios operativos previstos

Ruta	Recomendaciones	Cambio estimado de vehículos	Cambio estimado en horas anuales de servicio con ingresos (ASP para 2025)
Express 2X	Ruta METRO con servicio exprés de paradas limitadas entre Richland y Pasco.	4	7,378
Express 240X	Servicio exprés de paradas limitadas entre Richland y Kennewick.	1	4,348
Express 27X	Servicio exprés de paradas limitadas entre Queensgate y N Richland.	2	3,842
Ruta 10	Servicio cada 30 min (interlínea con Ruta 20) Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	1,419*
Ruta 20	Interlínea para mayor frecuencia en la Ruta 10. Cada 60 min después de las 7 p. m. los sábados.	0	-1,639*
Ruta 26	Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-226
Ruta 40	Se extiende hasta las 10 p. m. los sábados.	0	104
Ruta 41	Ruta acortada a un circuito horario de 30 min solo entre semana.	-1	-4,771
Ruta 42	Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-208
Ruta 47	Reasignación de ruta para eliminar zonas de baja demanda y ofrecer mayor frecuencia en áreas que ya no cubre la Ruta 41.	0	84
Ruta 48	Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-206
Ruta 50	Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-104

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Ruta	Recomendaciones	Cambio estimado de vehículos	Cambio estimado en horas anuales de servicio con ingresos (ASP para 2025)
Ruta 65	Reasignación de ruta para mejor atención a Pasco High School. El servicio finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-261
Ruta 67	Interlínea de 30 min a mitad de ruta con nueva Ruta 68, de 6 a. m. a 8 p. m. entre semana. Extensión ASP 2024 después de las 8 p. m. entre semana y sábados. Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	1	2,240
Ruta 68	Interlínea a mitad de ruta con Ruta 67 cada 30 min de 6 a. m. a 8 p. m., solo entre semana.	1	5,597
Ruta 170	Finaliza a las 7 p. m. los sábados.	0	-104
Ruta 225	Se extiende para prestar servicio a la nueva Sageview High School de 6 a. m. a 8 p. m. entre semana. Recorrido actual después de las 8 p. m. en días de semana y todo el día sábados y domingos.	1	3,698
Ruta 268	Ruta eliminada.	-3	-12,784
Total		6	8,406

*Total combinado de horas de servicio con ingresos por interlínea: -220.

Figura 24 Mejoras de servicio adicionales propuestas para 2025

Ruta	Recomendaciones	Cambio estimado de vehículos	Cambio estimado en horas anuales de servicio con ingresos (ASP para 2025)
Pasco "Hopper"	Servicio piloto de traslado de fin de semana.	1	225
Flea Market Shuttle	Servicio piloto de traslado de fin de semana.	1	225
Total		2	550

Nota: En junio de 2025, estos servicios aún están en la fase de planificación piloto. Se prevé que el piloto inicial funcione desde el verano hasta finales de octubre de 2025. Si tiene éxito, el servicio operaría en los años siguientes desde finales de marzo hasta finales de octubre.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 25

Proyectos operativos previstos (2026-2031)

Cambios operativos recomendados (2026-2031)	
Cambio operativo recomendado	Posibles ubicaciones y detalles adicionales
Evaluar la expansión de cobertura del servicio y las opciones para satisfacer la demanda	- West Richland - Área de King City - Desarrollos industriales y residenciales en East Pasco - Centro Aeroespacial, de Innovación y de Manufactura (AIM) - Zonas de crecimiento residencial en Pasco, especialmente los barrios del norte
Considerar opciones para ampliar el servicio regional	- Burbank - Wallula - Walla Walla - Hermiston
Evaluar opciones dirigidas a poblaciones vulnerables	- Veteranos - Bajos ingresos - Minoría - Personas con discapacidades - Limited-English Proficiency (Personas con dominio limitado del inglés)
Investigar nuevos tipos de servicio para promover el acceso y el desarrollo económico	Rutas de servicio de traslado “Hopper” en Richland y Kennewick
Identificar posibles áreas de expansión del PTBA	Badger Canyon
Evaluar opciones para nuevas ubicaciones de centros de traslado	- South Kennewick (cerca del Trios Southridge Hospital) - Benton City - Prosser - West Pasco
Implementar la optimización de rutas	Ajustes para mejorar la eficiencia y satisfacer la demanda de pasajeros en todo el sistema.
Evaluar mejoras adicionales en el servicio para satisfacer las necesidades identificadas de la comunidad.	- Mejora de la frecuencia, incluido un aumento del servicio en corredores de alta demanda - Servicio más tarde los domingos - Servicio más temprano los días de semana - Servicio más tarde los días de semana - Ampliación de la cobertura del servicio los domingos - Servicio más tarde los sábados - Mejora del microtransporte - Nuevas rutas exprés o para pasajeros y servicios con paradas limitadas

Dial-a-Ride

BFT se compromete a ofrecer un servicio de transporte adaptado confiable y accesible en los condados de Benton y Franklin dentro del PTBA. De cara al 2025, el enfoque estará en mantener los altos estándares de servicio en los que los usuarios confían. Aunque no se planifican cambios importantes para el próximo año, BFT reconoce la importancia de abordar los desafíos de personal para garantizar la continuidad y calidad del servicio.

Un objetivo fundamental para 2025 es mejorar los niveles de personal de DAR. BFT entiende que la dedicación y experiencia del personal afectan directamente la experiencia de los usuarios. Para lograr este objetivo, BFT implementará iniciativas estratégicas para atraer y retener personal calificado, garantizando contar con suficiente personal capacitado para satisfacer la demanda del servicio.

En los casos en que la escasez de personal afecte temporalmente el servicio, el equipo de operaciones está explorando soluciones para minimizar las interrupciones. Si es necesario, el equipo podrá colaborar con un proveedor externo para mantener la confiabilidad del servicio y satisfacer las necesidades de los usuarios.

CONNECT

En 2025, BFT se enfocará en ampliar el servicio CONNECT, garantizando que las rutas fijas continúen siendo la opción de transporte principal y más eficiente. Durante el próximo año, se explorarán oportunidades de crecimiento para satisfacer la creciente demanda.

Bajo los lineamientos de la Junta Directiva de BFT, se considerarán minuciosamente posibles mejoras para CONNECT, asegurando que este continúe satisfaciendo las necesidades de los pasajeros que no tienen acceso a las rutas fijas o cuando estas no estén disponibles. Además, BFT realizará una encuesta bianual a los usuarios a través de la aplicación CONNECT para recopilar comentarios y tomar decisiones basadas en datos para futuras mejoras. El equipo evaluará la necesidad de incorporar nuevos puntos de interés a medida que la comunidad crezca.

BFT se centrará en mejorar la experiencia de la aplicación en todas las plataformas, garantizando una funcionalidad confiable y consistente tanto para usuarios de Android como de iOS. Además, BFT se compromete a monitorear a sus socios conductores, garantizando una capacitación integral y proporcionando las herramientas necesarias para ofrecer un servicio de alta calidad. Para garantizar un acceso equitativo, BFT promoverá activamente los servicios CONNECT dentro de la comunidad con Limited English Proficiency (dominio limitado del inglés). Los horarios, zonas y cobertura del servicio podrán ajustarse según las necesidades cambiantes de la comunidad o consideraciones presupuestarias.

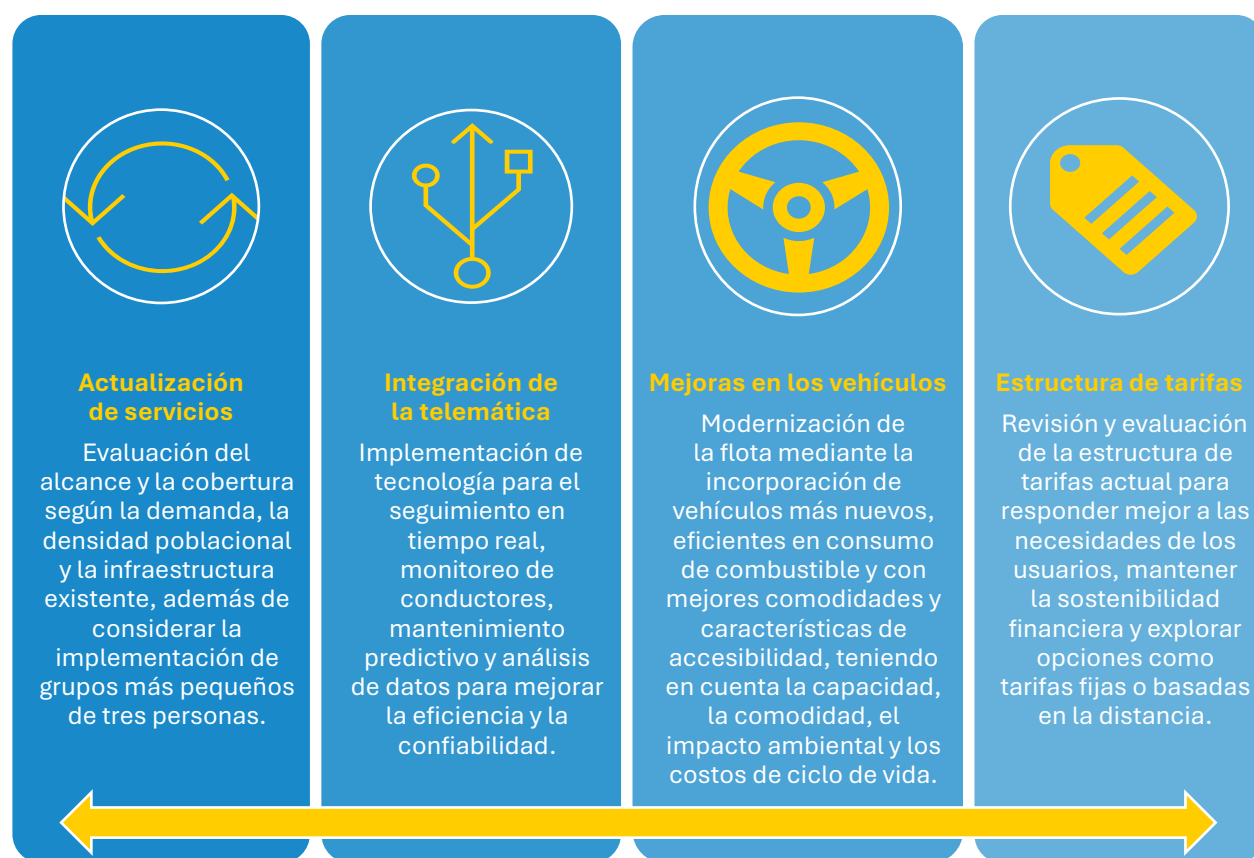
Mediante estos esfuerzos, BFT busca ofrecer soluciones de movilidad convenientes, confiables y accesibles que respondan a las expectativas de la comunidad y mejoren la experiencia general del transporte.

Rideshare

En 2025, BFT se enfocará en ampliar el alcance y el impacto del programa Rideshare. Los objetivos principales incluyen aumentar la cantidad de grupos de Rideshare, fomentar un sentido de comunidad entre los pasajeros habituales, aliviar la congestión vehicular y reducir el impacto ambiental. Al fomentar la participación de más personas, BFT busca mejorar las opciones de transporte y promover traslados sostenibles.

Además de expandir los grupos de Rideshare, integrar la telemática y ajustar las estructuras de tarifas, BFT planea crear videos informativos que guíen a los nuevos usuarios en el proceso de iniciar y unirse a grupos de Rideshare, proporcionándoles el conocimiento y los recursos necesarios para aprovechar al máximo su experiencia.

Figura 26 Iniciativas planificadas del programa Rideshare



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Proyectos de planificación

Además de las mejoras generales del servicio, BFT tiene previsto completar varios estudios de planificación que ayudarán a orientar el futuro del servicio de transporte en la región durante el período del TDP. Los proyectos de planificación previstos se muestran en la Figura 27.

Figura 27 Proyectos de planificación previstos (2025-2031)

Año	Proyecto	Descripción
2025	Plan de Transporte a Largo Plazo (en progreso)	Completar el proceso del LRTP para proporcionar una guía general sobre cómo implementar los objetivos y políticas de transporte de la agencia durante los próximos 20 años.
2025	Estudio de corredores de servicio frecuente (en progreso)	Planificación e ingeniería para orientar la actualización y rediseño de las rutas de servicio frecuente actuales y futuras de BFT (con frecuencias de 15 minutos o menos), así como para mejorar el acceso y la accesibilidad conforme a la ADA en estas rutas de corredor frecuente.
2025-2026	Normas de servicio y medidas de desempeño	Actualizar y ampliar las normas de servicio existentes, incluido el establecimiento de nuevas métricas o umbrales según sea necesario.
2025-2026	Plan de Transporte a Corto Plazo	Llevar a cabo un proceso integral de planificación para desarrollar recomendaciones detalladas de cambios en el servicio que se implementarán en un plazo de cinco años. El estudio se centrará en mejorar la confiabilidad del servicio, la eficiencia de las rutas y la experiencia de los pasajeros, alineándose con los objetivos de movilidad regional y la disponibilidad de financiamiento.
2025-2026	Actualización del estudio de tarifas	Reevaluar las recomendaciones del estudio de tarifas y planificar la estructura y las políticas de tarifas futuras.
2026-2027	Plan de Transición a Emisiones Cero	Hoja de ruta estratégica que describe la transición de BFT hacia alternativas de emisiones cero a lo largo del tiempo, que incluye planes para la conversión de la flota, mejoras en la infraestructura, financiamiento, capacitación de personal y participación comunitaria. Será particularmente importante desarrollar estrategias para abordar las limitaciones de capacidad de carga en las instalaciones de mantenimiento, operaciones y administración de BFT.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Año	Proyecto	Descripción
2026-2027	Actualización del Plan de Acción Climática	Actualización del plan existente de BFT para orientar cómo la agencia reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero y aumentará la resiliencia climática mediante medidas como la adopción de vehículos más limpios, la mejora de la eficiencia energética, la promoción del transporte sostenible y la participación comunitaria para apoyar los objetivos ambientales del estado.
2026-2027	Actualización del plan de transición conforme a la ADA	Actualización del plan existente de implementación de paradas de autobús de BFT para establecer un camino claro a seguir y asegurar el progreso continuo hacia el cumplimiento de los objetivos de la ADA.

8: Plan financiero multianual

El plan financiero multianual presenta proyecciones presupuestarias para operaciones, inversiones de capital y reservas de contingencia. Este plan asume un financiamiento suficiente para construir y operar todos los proyectos detallados, salvo que se indique lo contrario.

BFT depende de tres fuentes principales de ingresos:

- **Subvenciones federales y estatales:** BFT continuará buscando oportunidades de subvenciones para financiar proyectos de capital, lo que permitirá que más fondos locales se destinen a las operaciones del servicio.
- **Ingresos por tarifas y cantidad de pasajeros:** BFT buscará activamente oportunidades para aumentar la cantidad de pasajeros. Las proyecciones financieras actuales para este TDP no incluyen cambios en las tarifas durante el periodo de planificación de seis años. Cualquier posible ajuste de tarifas se revisará, se evaluará y se consultará públicamente. Además, los cambios en las tarifas requerirán un análisis de equidad conforme al Título VI.
- **Ingresos por impuestos sobre ventas:** BFT tiene la autoridad, sujeta a la aprobación de los votantes, para recaudar hasta un 0.6% de impuesto sobre ventas para el transporte público general. Actualmente, BFT recauda el 0.6% completo del impuesto sobre ventas dentro del Área de Beneficio de Transporte Público (PTBA) en la región de Tri-Cities. El TDP asume que el impuesto sobre ventas, autorizado por los votantes en marzo de 2002, permanecerá vigente.

El plan financiero multianual combina los resultados del plan de capital y los cambios operativos planificados año por año para el año presupuestario actual y las proyecciones para los próximos cinco años. El análisis de flujo de caja refleja las restricciones de la agencia BFT en fondos operativos y de capital:

- BFT utiliza el método de contabilidad por acumulación.
- BFT es miembro del Washington State Transit Insurance Pool (WSTIP).
- BFT mantiene un fondo de reserva adecuado.

En la Figura 28, se muestran las cifras presupuestadas para 2025 y las proyecciones para los años 2026-2031.

Proyecciones de horas de servicio para la expansión del servicio y flujo de caja

La metodología para establecer los costos de expansión del servicio para el análisis de flujo de caja se basa en la métrica de desempeño de horas de servicio de ingresos.

Cabe destacar que los costos mostrados reflejan costos marginales en lugar de costos totalmente asignados. BFT optó por utilizar costos marginales, ya que reflejan de manera más precisa el costo adicional real de brindar una unidad más de servicio (por ejemplo, una hora de ingresos), mientras que los costos totalmente asignados incluyen gastos generales fijos y pueden sobreestimar el costo de los cambios incrementales. Mostrar costos marginales ayuda a BFT a tomar decisiones más eficientes, receptivas y competitivas, especialmente cuando ya existe capacidad y el objetivo es optimizar su uso o evaluar nuevas oportunidades de servicio.

Las proyecciones de horas de servicio para la expansión se muestran en la Figura 29.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 28 Plan financiero multianual de BFT para 2025-2031

	Forecast	Projected					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Sales Tax (Local)	\$ 55,366,178	\$ 57,027,164	\$ 59,023,114	\$ 60,793,808	\$ 62,921,591	\$ 64,809,239	\$ 67,077,562
Fares	1,799,200	1,844,180	1,890,285	1,937,542	1,985,980	2,035,630	2,086,520
State Operating Grants	4,230,793	7,500,000	7,575,000	7,650,750	7,727,258	7,804,530	7,882,575
Federal Operating Grants	10,000,000	10,500,000	10,552,500	10,605,263	10,658,289	10,711,580	10,765,138
Miscellaneous	2,980,000	3,182,284	3,117,920	2,804,162	2,381,875	2,418,735	2,365,341
Total Revenues	\$ 74,376,171	\$ 80,053,627	\$ 82,158,819	\$ 83,791,523	\$ 85,674,993	\$ 87,779,714	\$ 90,177,137
Labor & Benefits	\$ 38,193,923	\$ 40,103,619	\$ 43,187,164	\$ 46,368,074	\$ 50,135,808	\$ 53,827,484	\$ 57,811,854
Professional Services	3,565,465	3,672,428	4,057,400	4,434,908	4,928,291	5,372,380	5,860,345
Fuel & Lubricants	4,149,250	4,273,727	4,793,420	5,297,083	5,974,042	6,568,701	7,223,890
Tires & Tubes	309,013	318,283	358,418	397,145	449,605	495,363	545,836
Materials/Supplies	3,475,945	3,580,223	3,728,237	3,874,942	4,042,814	4,204,269	4,376,225
Insurance & Liability	1,715,005	1,766,456	1,850,735	1,933,922	2,025,230	2,118,755	2,221,465
Purchased Transportation	3,855,497	3,971,162	4,187,163	4,416,142	4,658,888	4,916,393	5,189,405
All Else	1,565,729	1,612,700	1,667,115	1,721,155	1,779,024	1,837,011	1,898,260
Service Expansion	-	1,072,240	980,810	1,384,520	1,134,110	1,261,930	1,314,460
Total Operating Expenses	\$ 56,829,826	\$ 60,370,839	\$ 64,810,461	\$ 69,827,891	\$ 75,127,812	\$ 80,602,286	\$ 86,441,741
Operating Surplus/(Deficit)	\$ 17,546,345	\$ 19,682,788	\$ 17,348,358	\$ 13,963,632	\$ 10,547,181	\$ 7,177,427	\$ 3,735,396
Cash Flow from Capital Activity							
Net Proceeds from State Grants	\$ 2,030,350	\$ 1,344,198	\$ 2,743,194	\$ 7,151,434	\$ 6,223,335	\$ 7,772,230	\$ 3,000,000
Net Proceeds from Federal Grants	8,289,109	3,321,926	6,771,667	2,551,454	2,579,979	7,758,055	6,298,842
Capital Improvement Program Spending	(43,550,166)	(25,863,351)	(34,245,768)	(33,602,665)	(18,483,217)	(23,964,033)	(12,674,827)
Net Cash Flow from Capital Activity	\$ (33,230,707)	\$ (21,197,227)	\$ (24,730,907)	\$ (23,899,777)	\$ (9,679,903)	\$ (8,433,748)	\$ (3,375,985)
Cash and Reserve Balances							
Beginning Cash	\$ 100,561,620	84,877,259	83,362,820	75,980,271	66,044,126	66,911,404	65,655,084
Less: Reserves	(43,614,913)	(45,385,420)	(47,605,230)	(50,113,946)	(52,763,906)	(55,501,143)	(58,420,871)
Available Unrestricted Cash	56,946,707	39,491,839	35,757,590	25,866,325	13,280,220	11,410,261	7,234,213
Add: Operating Surplus	17,546,345	19,682,788	17,348,358	13,963,632	10,547,181	7,177,427	3,735,396
Less: Net Cash Flow from Capital Activity	(33,230,707)	(21,197,227)	(24,730,907)	(23,899,777)	(9,679,903)	(8,433,748)	(3,375,985)
Ending Available Unrestricted Cash	41,262,346	37,977,400	28,375,041	15,930,181	14,147,498	10,153,941	7,593,624
Ending Total Cash (with reserves)	\$ 84,877,259	\$ 83,362,820	\$ 75,980,271	\$ 66,044,126	\$ 66,911,404	\$ 65,655,084	\$ 66,014,495

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

Figura 29 Proyecciones de horas de servicio de ingresos para la expansión del servicio y flujo de caja

Horas de servicio por modo	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2025-2031
Rutas fijas								
Horas de servicio de ingresos	230,160	238,160	242,160	245,160	251,160	254,160	257,160	1,718,120
Horas de expansión	8,000	4,000	3,000	6,000	3,000	3,000	3,000	30,000
Costo por hora de servicio	\$85.81	\$89.54	\$93.37	\$97.37	\$101.53	\$105.89	\$110.45	
Costo de expansión	\$686,500	\$358,172	\$280,096	\$584,207	\$304,579	\$317,676	\$331,349	\$2,934,522
Dial-A-Ride								
Horas de servicio de ingresos	109,625	115,106	120,862	126,905	133,250	139,912	146,908	892,568
Horas de expansión	5,481	5,755	6,043	6,345	6,662	6,996	7,345	44,628
Costo por hora de servicio	\$84.37	\$88.04	\$91.80	\$95.73	\$99.82	\$104.11	\$108.59	
Costo de expansión	\$462,429	\$506,681	\$554,724	\$607,431	\$665,043	\$728,323	\$797,654	\$4,420,078
The ARC of Tri-Cities								
Horas de servicio de ingresos	19,505	20,090	20,693	21,314	21,953	22,612	23,290	149,456
Horas de expansión	585	603	621	639	659	678	699	4,484
Costo por hora de servicio	\$60.38	\$63.00	\$65.69	\$68.51	\$71.43	\$74.50	\$77.71	
Costo de expansión	\$35,320	\$37,971	\$40,780	\$43,804	\$47,045	\$50,540	\$54,296	\$294,020
CONNECT								
Total de horas	53,258	56,000	57,120	58,262	59,428	60,616	61,829	406,513
Horas de expansión	2,742	1,120	1,142	1,165	1,189	1,212	1,237	9,807
Costo por hora de servicio	\$55.30	\$57.71	\$60.22	\$62.79	\$65.48	\$68.28	\$71.21	
Costo de expansión	\$151,645	\$64,634	\$68,792	\$73,164	\$77,826	\$82,773	\$88,059	\$606,894
Rideshare								
Horas de servicio de ingresos	56,665	56,665	59,665	60,665	62,665	63,665	65,665	425,655
Horas de expansión	0	3,000	1,000	2,000	1,000	2,000	1,000	10,000
Costo por hora de servicio	\$33.48	\$34.93	\$36.43	\$37.99	\$39.61	\$41.31	\$43.09	
Costo de expansión	\$0	\$104,803	\$36,426	\$75,974	\$39,610	\$82,626	\$43,091	\$382,530
Costo total de expansión	\$ 1,489,895	\$ 1,072,261	\$ 980,818	\$ 1,384,580	\$ 1,134,102	\$ 1,261,938	\$ 1,314,450	\$ 8,638,044

9: Proyectos de importancia regional

BFT colabora con socios regionales en proyectos importantes de tránsito, que incluyen centros multimodales, mejoras en el tránsito en autopistas y mejoras en la conectividad con agencias de tránsito vecinas. BFT identificó una serie de proyectos que, en su mayoría, consisten en mejoras destinadas a trasladar pasajeros de forma segura y confiable a lo largo de la comunidad. BFT coordinará con el BFCOG para incorporar estos proyectos en el Programa de Mejoras de Transporte (TIP).

Según el TIP para 2025-2028 del BFCOG, un proyecto se clasifica como de importancia regional si cumple con uno de los siguientes criterios:

1. Es un proyecto vial que satisface las necesidades regionales de transporte (como el acceso hacia las áreas fuera de la región y desde ellas; principales centros cívicos y de actividades en la región; grandes desarrollos como centros comerciales, complejos deportivos o centros de empleo; o terminales de transporte para el traslado de personas o carga, incluida la agricultura).
2. Es un proyecto de capital de tránsito que satisface las necesidades regionales de transporte (como instalaciones administrativas, de operaciones, de mantenimiento o de traslado) o que forma parte de un corredor de tránsito frecuente que opera principalmente sobre vías elegibles para recibir asistencia federal.
3. Es un proyecto no motorizado que se ubica sobre o junto a una vía elegible para recibir asistencia federal, y que satisface las necesidades regionales de transporte, brinda acceso a un servicio de tránsito frecuente o a una instalación de tránsito regional, u ofrece una alternativa al tránsito por vías regionales.

BFT identificó una serie de proyectos de importancia regional que se realizarán a lo largo del plazo del TDP. Estos proyectos se resumen en la Figura 30.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Figura 30

Proyectos de importancia regional

Proyecto	Descripción
Centros de tránsito en Pasco	▪ Nueva instalación de tránsito para atender el crecimiento del área de West Pasco. ○ Mejorar la conectividad regional y el acceso al transporte público. ○ Apoyar las necesidades de servicio en expansión. ○ Reducir la congestión. ○ Brindar un centro conveniente para los pasajeros que viajan dentro de Pasco y hacia la región en general. ○ Lote de estacionamiento disuasorio. ▪ Posible instalación en el centro de Pasco, según la dirección futura de la agencia.
Corredores de servicio frecuente	▪ Mejoras de infraestructura de tránsito en los corredores para respaldar rutas de servicio frecuente (cada 15 minutos o menos) ▪ Mejor acceso y accesibilidad según la ADA en las rutas de corredores frecuentes.
22nd Avenue Transit Center	▪ Reconfiguración de la plataforma para garantizar el cumplimiento con ADA. ▪ Mejora de la seguridad mediante tecnología actualizada. ▪ Incorporación de una ventanilla de atención al cliente. ▪ Mejora de las instalaciones de descanso para conductores. ▪ Transit-Oriented Development (Desarrollo orientado al transporte, TOD) ▪ Modernización del estacionamiento disuasorio.
Centros de movilidad del tránsito	▪ Tres nuevos centros de tránsito a pequeña escala: ○ Zona de Southridge en Kennewick ○ Benton City ○ Prosser ▪ Mejoras en el acceso al transporte público. ▪ Aumento de la eficiencia del servicio. ▪ Satisfacción de las necesidades de transporte en evolución de las comunidades en crecimiento.

10: Programa de Proyectos de la Sección 5307

El programa de financiamiento por fórmula para áreas urbanizadas de la Sección 5307 (49 U.S.C. 5307) pone a disposición recursos federales para asistencia de capital y operativa en tránsito, así como para planificación relacionada con el transporte en áreas urbanizadas. Un área urbanizada es una zona incorporada con una población de 50,000 o más, designada como tal por la Oficina del Censo del Department of Commerce (Departamento de Comercio) de EE. UU.

Según la Circular 9030.1E de la FTA, “*las inversiones de capital en proyectos relacionados con autobuses, tales como la reposición de autobuses, la revisión general de autobuses, la adquisición de equipos de prevención del delito y seguridad, la gestión de movilidad y la construcción de instalaciones para pasajeros y mantenimiento*” son gastos reembolsables elegibles bajo la Sección 5307. Además, para apoyar la continuidad y expansión de los servicios de transporte público en EE. UU., la Sección 5307 respalda el transporte público con objetivos que incluyen “*invertir en actividades relacionadas con autobuses, como la reposición, revisión general y reconstrucción de autobuses*”.

En la Figura 31 se resume un cronograma de asignaciones proyectadas de la Sección 5307 para el año fiscal federal 2026 y representa el Programa de Proyectos (POP) de la Sección 5307 para esta fuente de financiamiento dentro del TDP, según lo requerido por la normativa federal. En el año fiscal federal 2026, BFT tiene la intención de reemplazar los vehículos de rutas fijas y de Dial-a-Ride.

Figura 31 Programa de proyectos de la Sección 5307

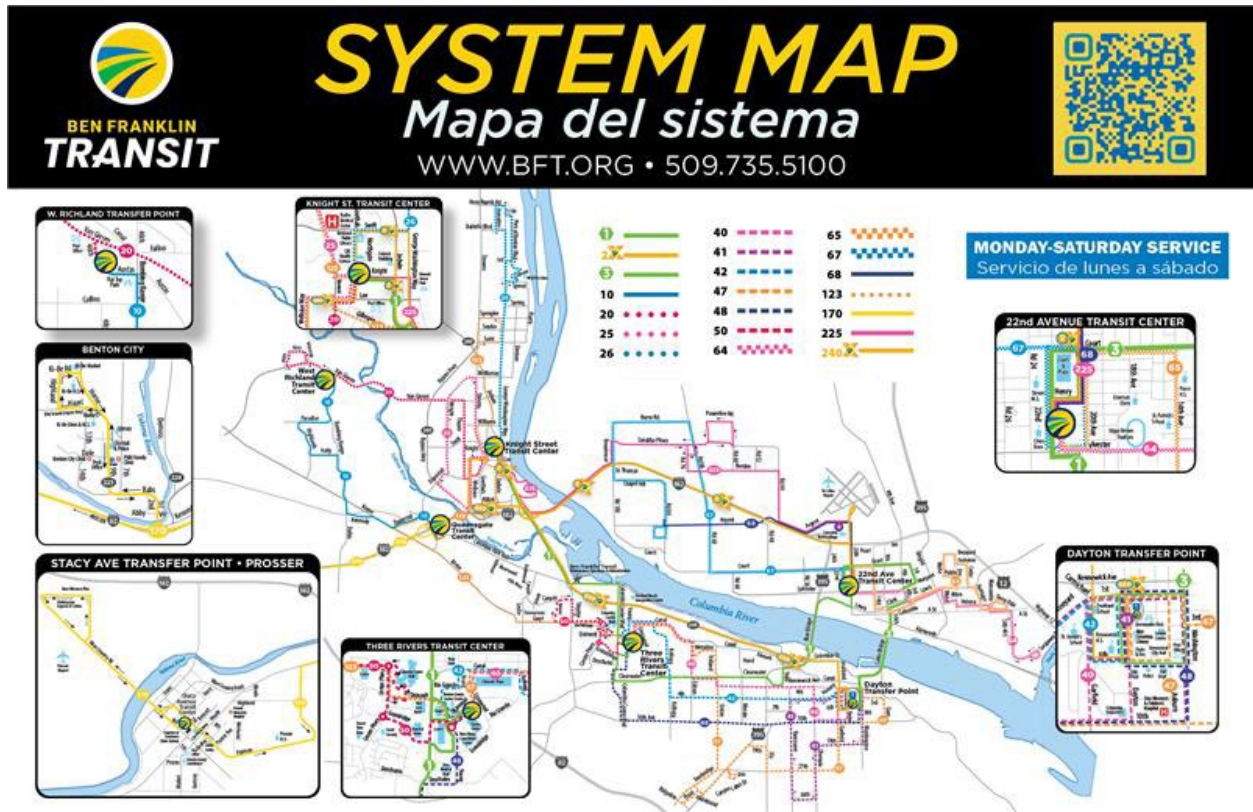
Proyecto	Federal	Local	Total
Capital: reemplazo de vehículos	\$9,808,701	\$1,852,413	\$11,661,114

Como parte del proceso público anual del POP de la Sección 5307, BFT publica un aviso de audiencia pública como parte del TDP en el periódico local y publica la siguiente declaración en el sitio web de BFT:

- La audiencia pública del POP se llevará a cabo en coordinación con el proceso del TDP.
- El programa propuesto será el programa final, a menos que se modifique.
- El aviso final se considera como parte del TDP final implementado.

Apéndice A: Mapas del sistema y área de servicio del PTBA

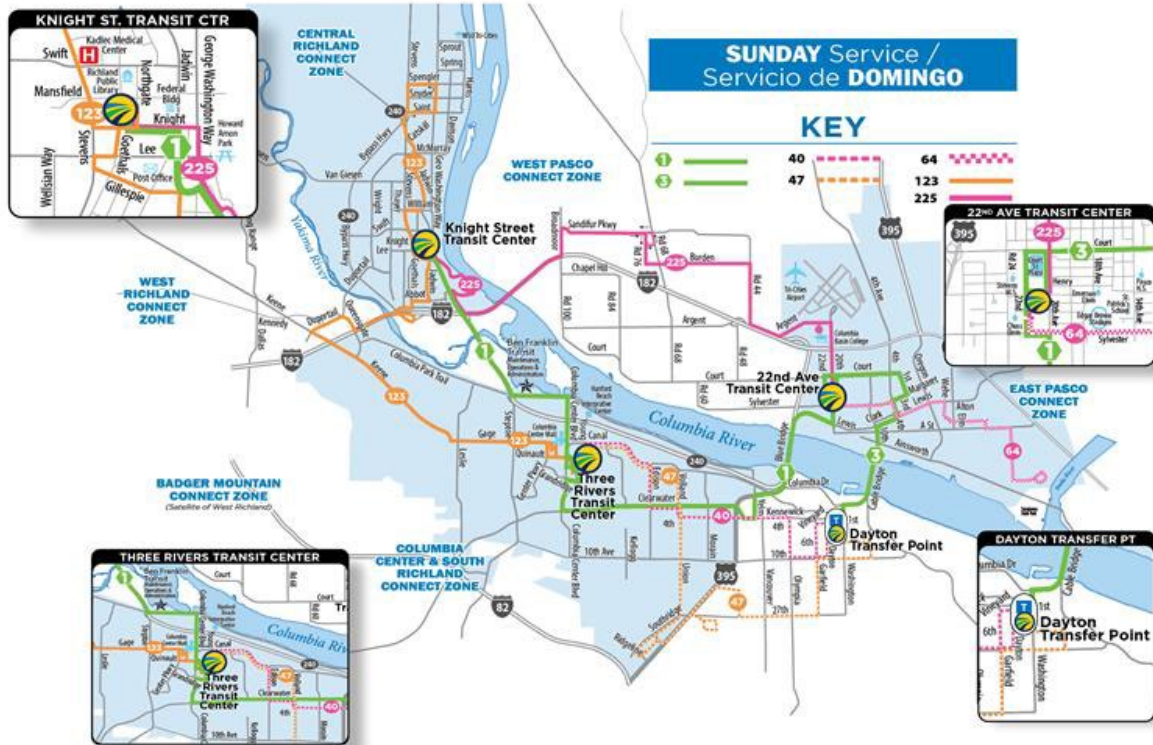
Sistema de rutas fijas de BFT los días de semana y los sábados



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Sistema de rutas fijas de BFT los domingos



Zonas de servicio CONNECT de BFT



Centros de tránsito

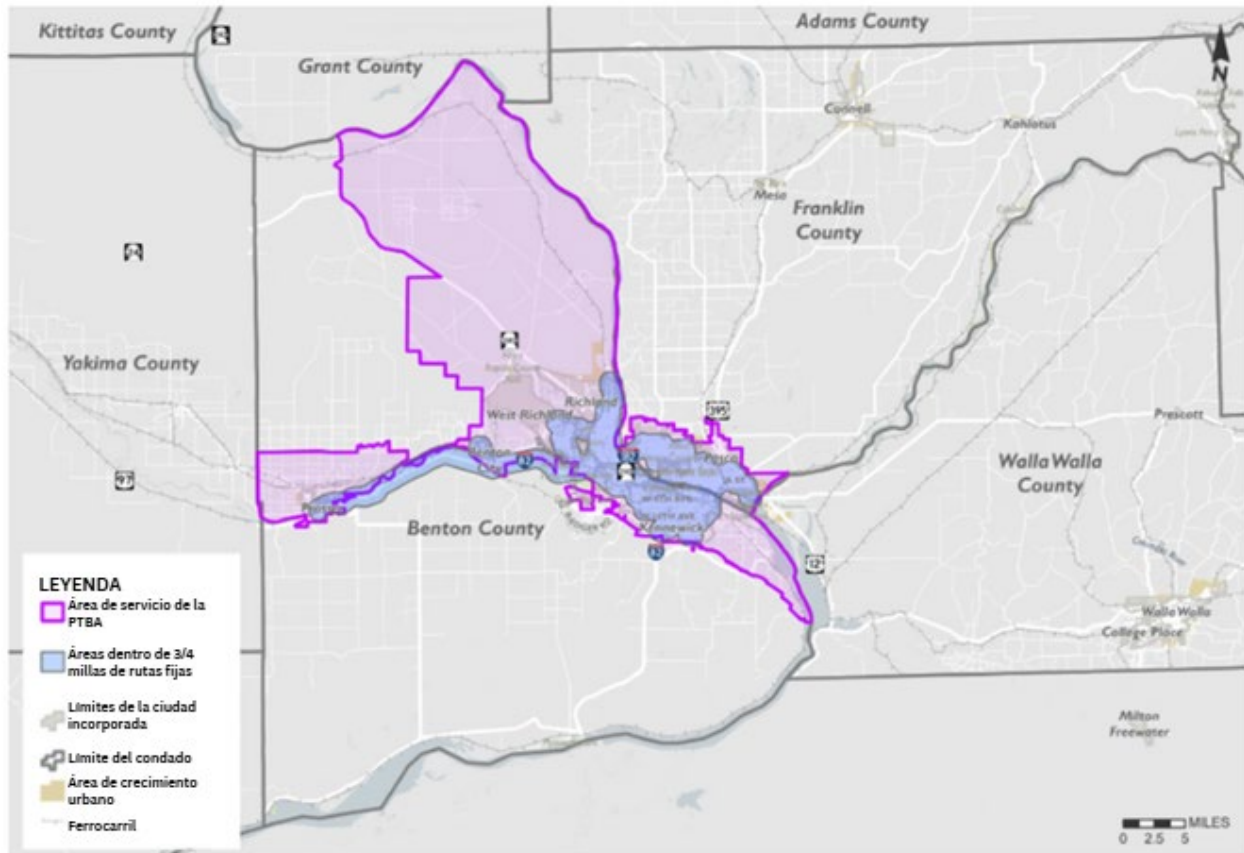
- 1 West Richland
- 2 Knight Street
- 3 Queensgate
- 4 Three Rivers
- 5 22nd Ave
- 6 Dayton Transfer Point

Servicios

- 7 Woodspring Hotel
- 8 Desert Hills Middle School
- 9 Pasco Processing
- 10 Columbia Basin Veterans Center
- 11 Riverview High School

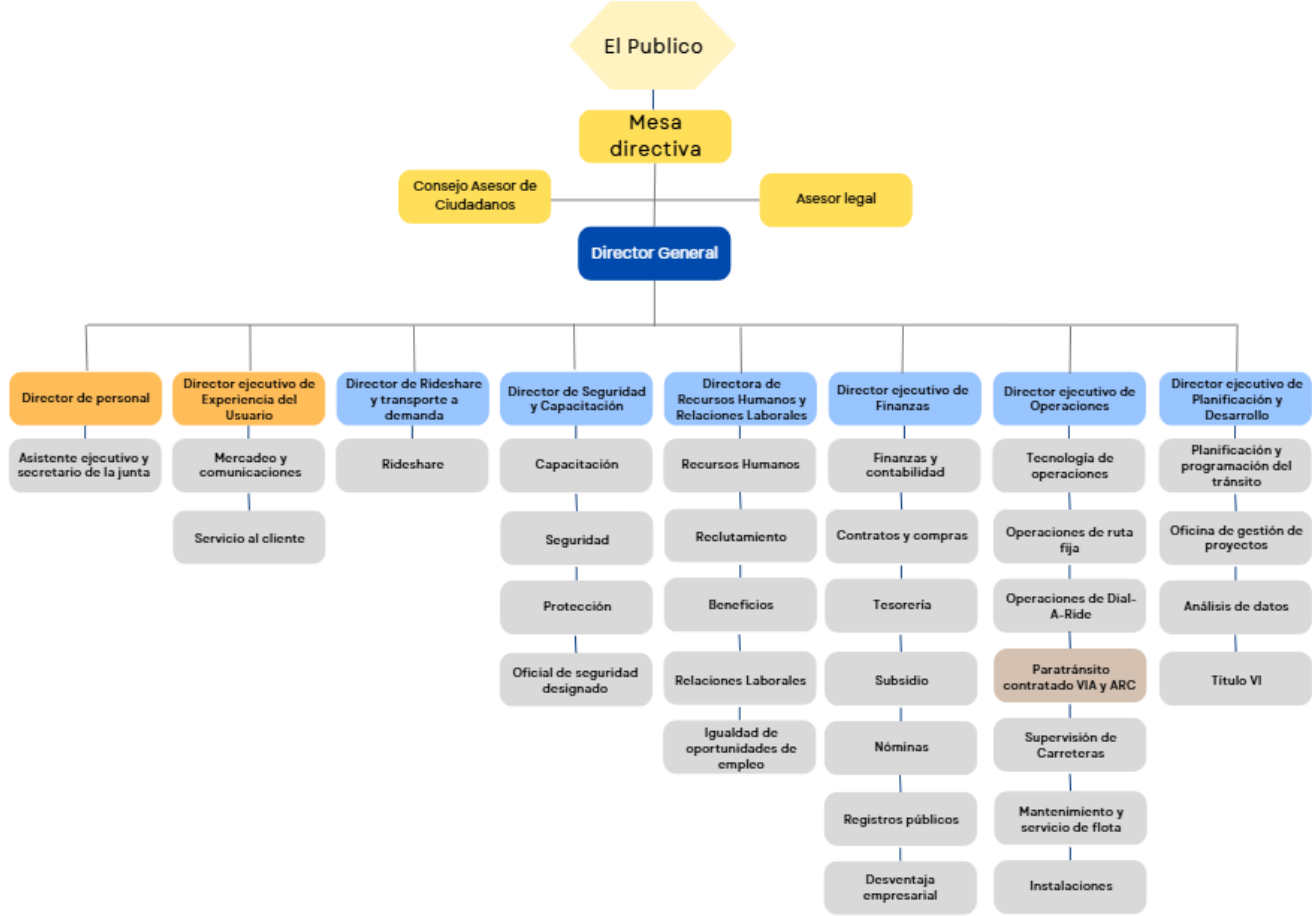
 **Conexión de tránsito**

Área de Beneficio de Transporte Público (PTBA) de BFT



Apéndice B: Organigrama

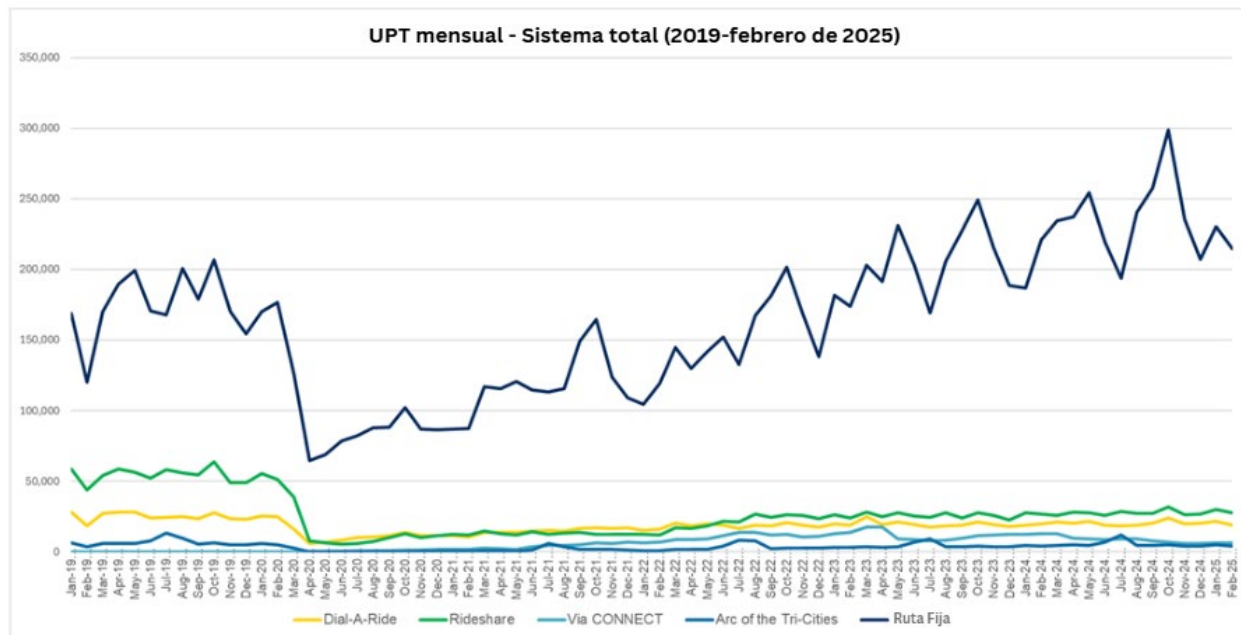
Organigrama de BFT (a mayo de 2025)



Apéndice C: Tendencias de pasajeros

Total del sistema

En los siguientes gráficos se muestra el total mensual de viajes de pasajeros no vinculados (UPT) por modo, con desgloses detallados para cada uno. En 2023, el total de UPT del sistema superó en un 2% la cantidad de pasajeros registrada antes de la pandemia en 2019, sumando 51,687 viajes adicionales. En 2024, el total de pasajeros en todo el sistema sumó otros 356,195 viajes, lo que indica que la expansión ahora responde a factores que van más allá de la recuperación posterior a la pandemia, con un aumento notable de pasajeros discrecionales. En los primeros cuatro meses de 2025 se registró un incremento adicional del 7% en UPT en comparación con el mismo periodo de 2024, lo que resultó en 75,163 viajes más.



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

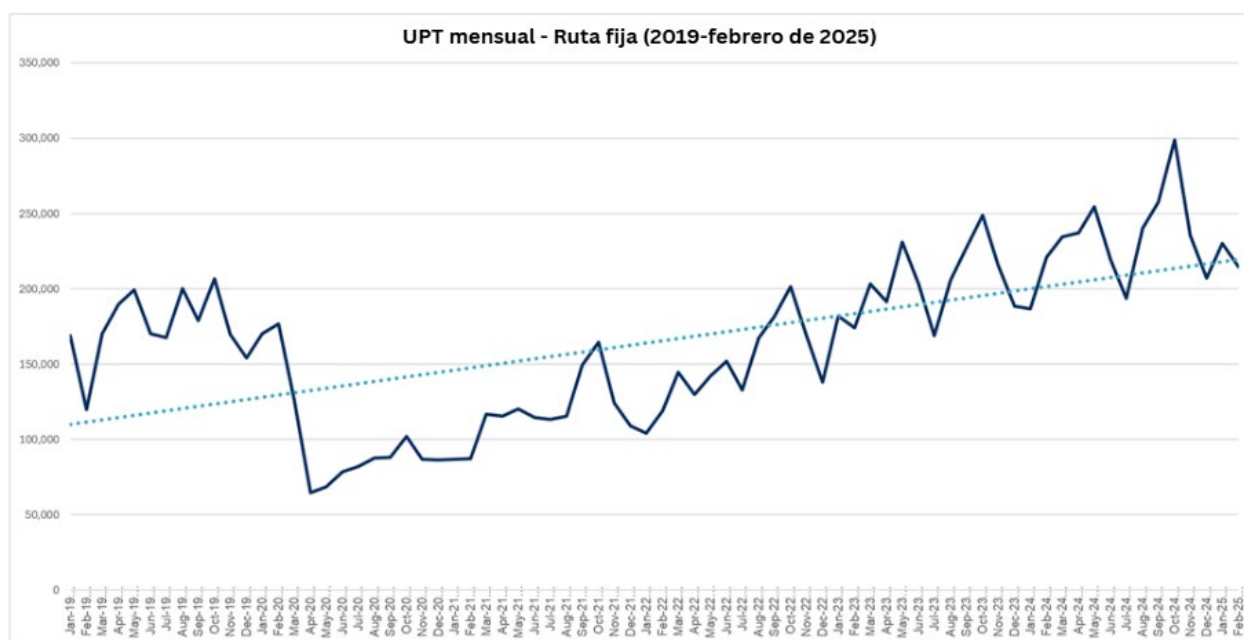
Ben Franklin Transit

Rutas fijas

En 2024, la cantidad de pasajeros en rutas fijas superó los niveles previos a la pandemia en un 33%, sumando 690,411 pasajeros adicionales en comparación con el total de 2019.

El crecimiento de pasajeros continuó en el primer trimestre de 2025, con un aumento del 9% respecto al mismo período de 2024, lo que equivale a 55,581 pasajeros adicionales durante el trimestre.

El programa Youth Ride Free continuó representando el 42% de la demanda en rutas fijas, igual que en 2023. Con el crecimiento en la cantidad de pasajeros, esto significó 156,345 viajes adicionales.

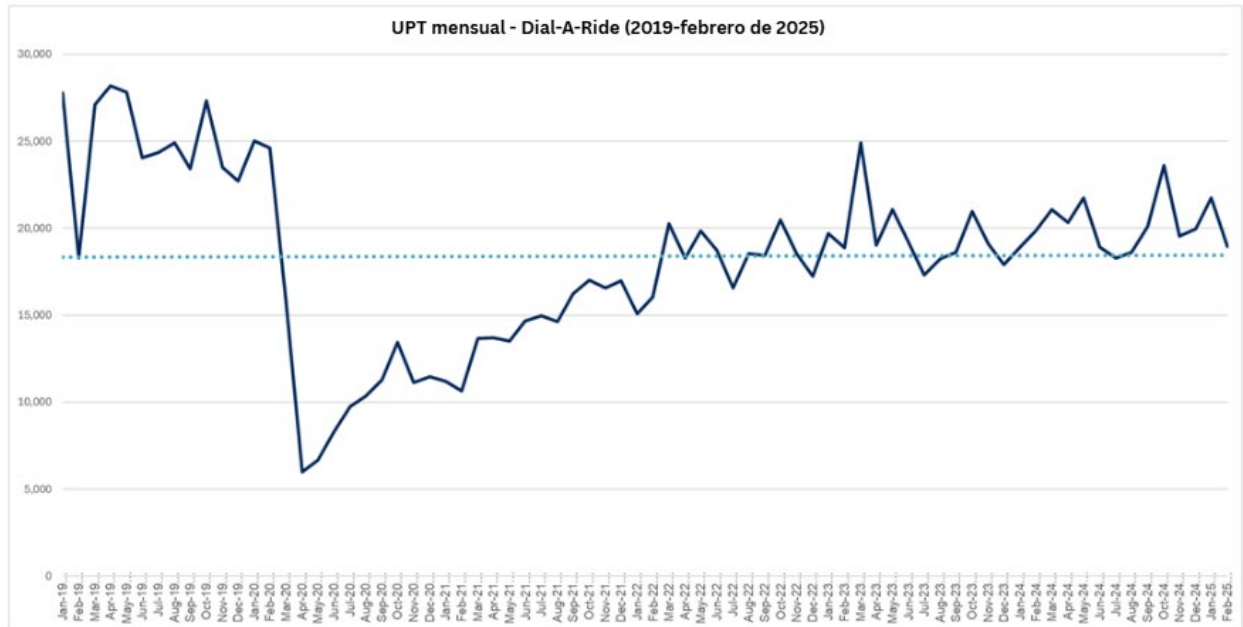


PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Dial-A-Ride

En 2023, la cantidad total de pasajeros en DAR alcanzó 234,982, aproximadamente el 78% de los niveles previos a la pandemia. En 2024, la cantidad de pasajeros aumentó un 2.5% (+5,964) en comparación con el año anterior. Se espera que el crecimiento de la población y el desarrollo de nuevos complejos habitacionales para personas mayores continúen impulsando una tendencia al alza en el número de pasajeros en los próximos años. Según el HSTP para 2022 del BFCOG, se proyecta que la población de la región de 65 años o más aumente del 13% al 89% en las próximas dos décadas.

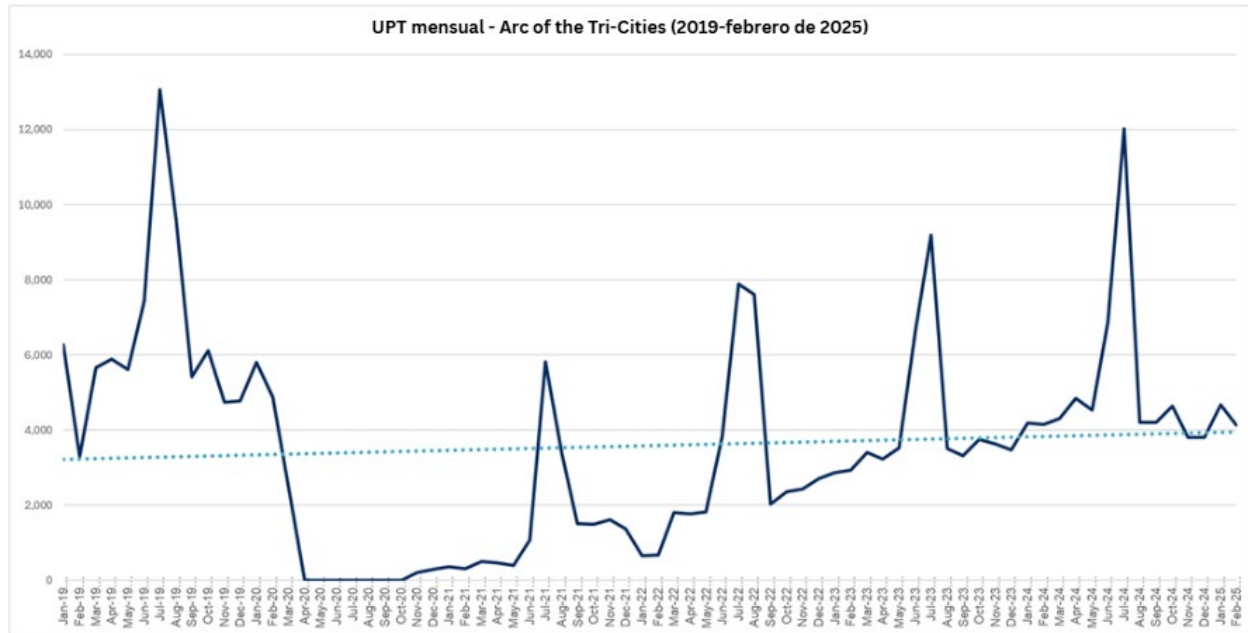


PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

The Arc of Tri-Cities

En 2023, la cantidad de pasajeros de The Arc alcanzó el 64% de los niveles previos a la pandemia. En 2024, la cantidad de pasajeros aumentó un 24% (+12,077). En los primeros cuatro meses de 2025 se registró otro aumento del 5% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Los picos elevados de pasajeros, que se muestran en el gráfico a continuación, corresponden al programa de verano de The Arc, Partners and Pals.

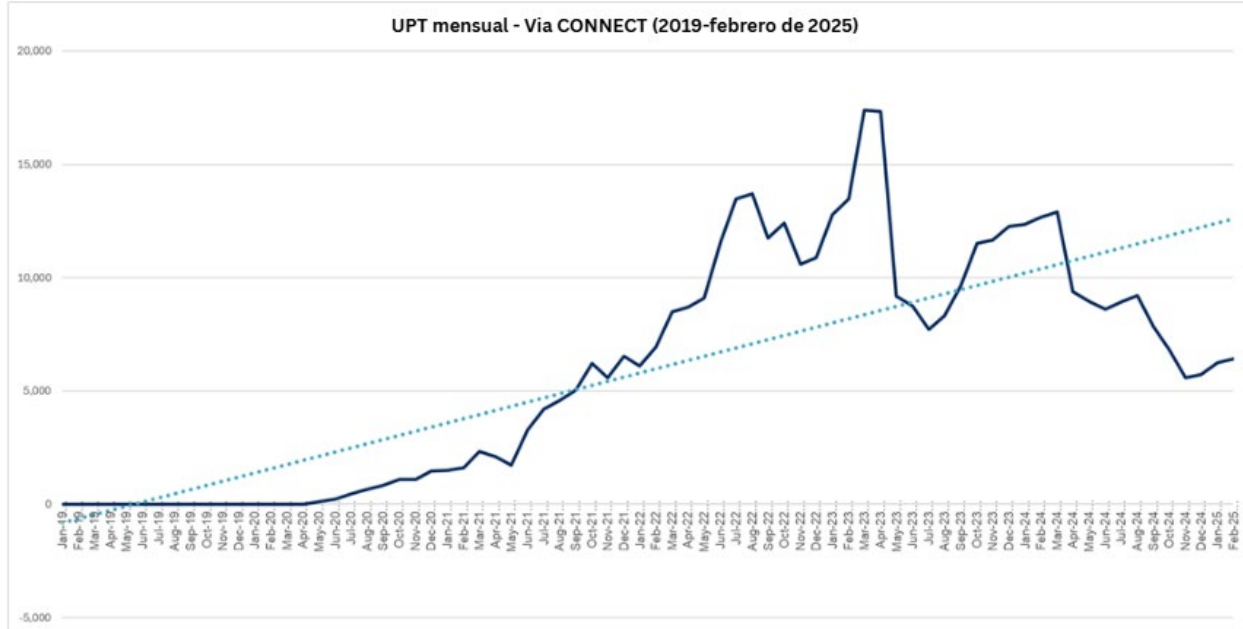


PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

CONNECT

La cantidad de pasajeros de CONNECT creció considerablemente desde su lanzamiento. Desde su primer año completo en 2021 hasta 2023, la cantidad de pasajeros aumentó un 314%, con 95,410 viajes adicionales. En mayo de 2023, se implementaron cambios para fomentar un mejor uso de las rutas fijas, y en la primavera de 2024, las actualizaciones de la aplicación y las medidas de prevención de fraude provocaron una disminución del 22% en la cantidad de pasajeros (-31,111) durante 2024, mientras se ajustaba el sistema. La cantidad de pasajeros en los primeros cuatro meses de 2025 fue un 43% menor en comparación con el mismo período de 2024.

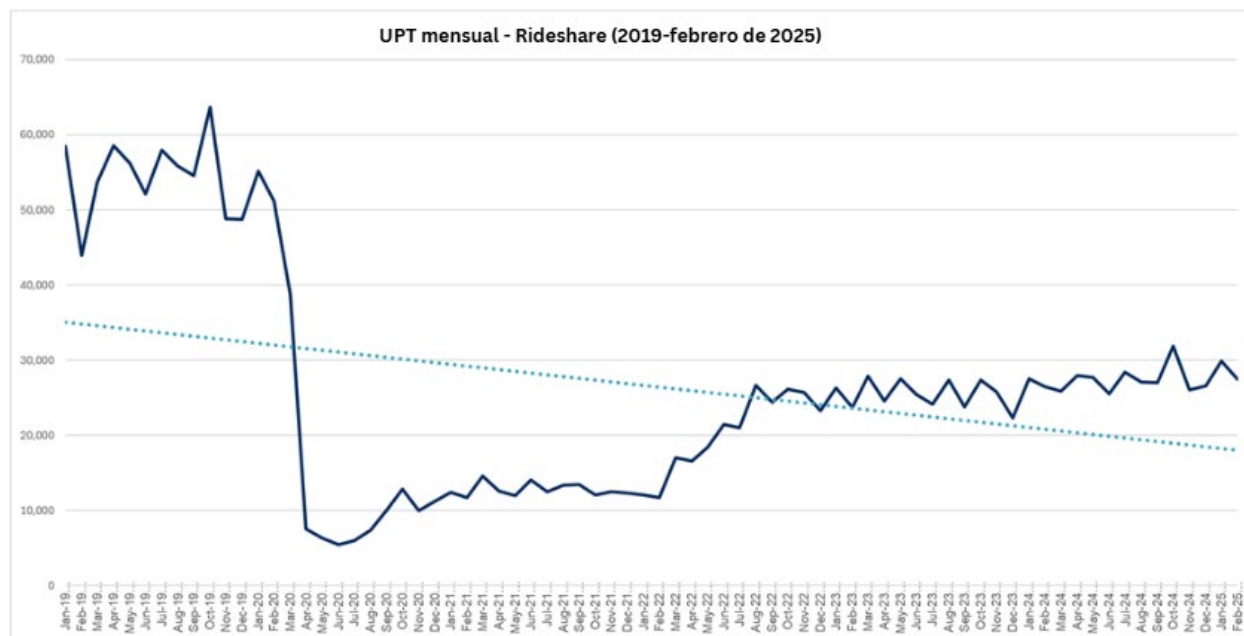


PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Rideshare

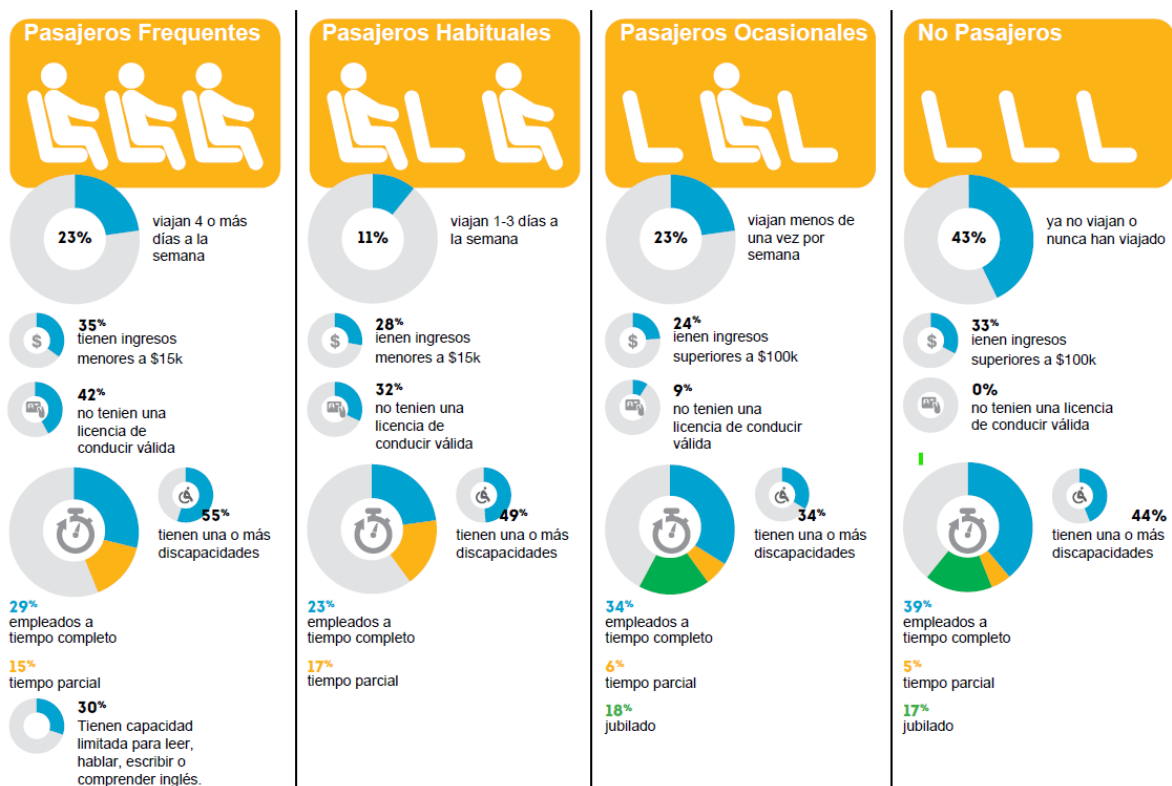
En 2023, la cantidad total de pasajeros de Rideshare alcanzó 306,138, lo que representa el 47% de los niveles previos a la pandemia. En 2024, la cantidad de pasajeros aumentó otro 7% (+22,003). En los primeros cuatro meses de 2025, la demanda continuó creciendo, con un aumento del 9% en comparación con el mismo período de 2024.



Apéndice D: Resultados de la encuesta comunitaria de la Fase 1 del Plan de Transporte a Largo Plazo

Durante el otoño de 2024 y la primavera de 2025, BFT trabajó en el análisis de datos, incluidas las respuestas de la primera encuesta comunitaria del verano de 2024, para informar y desarrollar el LRTP y prepararse para cómo serán los servicios desde ahora hasta 2045. Según los datos, BFT cumple un papel fundamental para ayudar a las personas a llegar al trabajo, la escuela, las citas y más, y que muchos dependen del servicio diariamente. Además, según los datos, hay una amplia red de autobuses, servicios especiales y personal que trabaja arduamente para mantener a la comunidad en movimiento.

La comunidad también brindó datos al equipo mediante la encuesta realizada en el verano de 2024. Más de 500 personas completaron la encuesta para compartir sus experiencias con los servicios de BFT. A partir de los datos de la encuesta, el equipo recopiló la siguiente información:



PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

La encuesta identificó los tres principales obstáculos que impiden a los miembros de la comunidad usar o depender de los servicios de BFT para cada grupo de pasajeros:

Pasajeros Frecuentes	Pasajeros Habituales	Pasajeros Ocasionales	No Pasajeros
			
1 Los autobuses no pasan con suficiente frecuencia. 2 Los servicios no llegan a donde necesito ir. 3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo.	1 Los autobuses no pasan con suficiente frecuencia. 2 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo. 3 Los servicios no llegan a donde necesito ir.	1 Los autobuses no pasan con suficiente frecuencia. 2 Los servicios no llegan a donde necesito ir. 3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo.	1 Conduzco mi propio coche. 2 Los autobuses no pasan con suficiente frecuencia. 3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo. El servicio no llega lo suficientemente cerca de mi casa.

Además, en la encuesta se identifica cómo cada grupo de pasajeros clasificó sus tres principales opciones para mejorar los servicios de BFT:

- **Pasajeros frecuentes:**
 - Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los domingos.
 - Un empate entre:
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los días de semana.
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los sábados.
- **Pasajeros regulares:**
 - Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
 - Que los autobuses circulen más temprano los días de semana.
 - Un empate entre:
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los días de semana.
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los domingos.
- **Pasajeros ocasionales:**
 - Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
 - Que los autobuses circulen más temprano los días de semana.
 - Un empate entre:
 - Que los autobuses circulen hasta más tarde los días de semana.
 - Que haya más rutas operando los domingos.
- **No usuarios:**
 - Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
 - Que los autobuses circulen más temprano los días de semana.
 - Que más paradas de autobús tengan comodidades (por ejemplo, refugios, bancos y basureros).

Apéndice E: Lotes de estacionamiento disuasorio y ocupación

Lotes de estacionamiento disuasorio y centros de tránsito operados por BFT

Estacionamiento disuasorio/centro de tránsito	Ciudad	Espacios	Propiedad	Promedio de ocupación (2024)	Tasa promedio de ocupación (2024)
22nd Ave Transit Center	Pasco	49	BFT	5.8	11.8%
SR 224 y SR 240	Richland	89	WSDOT	4.7	5.2%
9th & Dale	Benton City	37	Arrendado	4.4	11.8%
Ed Frost Transit Center	Kennewick	43	BFT	3.1	7.1%
Punto de traslado de West Richland (Flat Top)	West Richland	154	Arrendado	6.8	4.4%
Knight Street Transit Center	Richland	46	BFT	5.2	11.3%
WSDOT: Richland "Y"	Richland	250	Arrendado	44.0	17.6%
Punto de traslado de Stacy Ave	Prosser	28	Arrendado	1.3	4.5%
HAPO Center	Pasco	179	Arrendado	26.7	14.9%
Tulip Lane	Richland	157	Arrendado	16.9	10.7%
Puerto de Benton	Richland	350	Arrendado	29.1	8.3%

Lotes de estacionamiento disuasorio adicionales en el área de servicio de BFT

Lote de estacionamiento disuasorio	Ciudad	Espacios	Propiedad
Kiona I/C - Red Mountain P&R	Benton City	49	WSDOT
Horne Dr/Hanford Rte. 10 (SR 240)	Benton City	18	WSDOT
Union & 27th	Kennewick	50	WSDOT
W Falls Ave (US 395 al oeste de Yelm St.)	Kennewick	39	WSDOT

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Ocupación máxima de estacionamiento disuasorios por mes (2024)

Estacionamiento disuasorio/centro de tránsito	Espacios	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
22nd Ave Transit Center	49	24.5%	24.5%	22.4%	18.4%	26.5%	18.4%	22.4%	26.5%	24.5%	26.5%	30.6%	30.6%
SR 224 y SR 240	89	12.4%	7.9%	10.1%	64.0%	9.0%	9.0%	6.7%	9.0%	13.5%	16.9%	12.4%	10.1%
9th & Dale	37	35.1%	35.1%	32.4%	35.1%	37.8%	37.8%	32.4%	21.6%	35.1%	32.4%	35.1%	35.1%
Ed Frost Transit Center	43	30.2%	25.6%	34.9%	27.9%	32.6%	2.3%	0.0%	9.3%	11.6%	18.6%	20.9%	16.3%
Punto de traslado de West Richland	154	11.0%	8.4%	9.7%	9.1%	10.4%	10.4%	10.4%	7.8%	9.7%	7.1%	8.4%	7.8%
Knight Street Transit Center	46	28.3%	32.6%	28.3%	26.1%	30.4%	28.3%	30.4%	60.9%	34.8%	34.8%	28.3%	32.6%
WSDOT: Richland "Y"	250	37.2%	56.4%	63.2%	62.8%	62.4%	62.8%	40.8%	40.8%	36.4%	37.2%	38.8%	34.4%
Punto de traslado de Stacy Ave	28	21.4%	17.9%	42.9%	42.9%	7.1%	46.4%	17.9%	7.1%	71.4%	28.6%	35.7%	10.7%
HAPO Center	179	30.7%	34.1%	34.1%	30.2%	29.6%	39.1%	32.4%	29.1%	34.1%	26.8%	27.9%	28.5%
Tulip Lane	157	13.4%	13.4%	13.4%	17.8%	20.4%	23.6%	22.9%	24.8%	24.2%	24.8%	22.9%	24.2%
Puerto de Benton	350	24.6%	18.0%	24.3%	22.0%	19.4%	18.6%	16.6%	16.3%	19.7%	22.3%	16.3%	16.3%

Apéndice F: Revisión del plan

[Página dejada intencionalmente en blanco]

[Continuación abajo]

Consejo de Gobiernos de Benton y Franklin (BFCOG)

Plan de Transporte de Servicios Humanos para 2022 del BFCOG	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	El HSTP se centra principalmente en identificar los recursos de transporte público para jóvenes, personas mayores, personas con discapacidades y personas de bajos ingresos que dependen del transporte público. El 13% de los residentes de la región tiene más de 65 años. Se espera que esta proporción aumente un 89% en los próximos 25 años. Necesidades y brechas identificadas: • Transporte público de menor costo • Acceso al transporte para alimentos (bancos de alimentos) • Conexiones de transporte para personas mayores y acceso social para personas mayores • Servicio de tránsito hacia el área de Burbank y el condado de Walla Walla • Expansión del servicio puerta a puerta para personas con problemas de movilidad • Asistencia para superar barreras de idioma • Transporte para estudiantes sin acceso al autobús escolar • Necesidad de más comodidades en las paradas de tránsito • Revisión de los criterios para la calificación de necesidades especiales • Aumento del servicio hacia los servicios de inmigración en Yakima Estrategias y actividades identificadas para reducir las brechas: • Tarifas de transporte gratuito en ciertos momentos del día, tarjetas o credenciales prepagadas para personas de bajos ingresos y con discapacidades • Servicio de ruta fija y bajo demanda en las zonas de estudio del HSTP (Prosser, Connell y Mesa) con paradas en centros médicos de Pasco, Kennewick y Richland • Programa piloto al estilo “Driving Miss Daisy” para conectar a personas mayores con reuniones sociales • Mayor frecuencia de conexiones regulares entre el alto valle de Yakima y el área del centro de Columbia • Más paradas de transporte público para citas médicas mediante servicios contratados • Instructores de viaje y gestores de movilidad bilingües • Ampliación de las zonas de rutas fijas que prestan servicio a estudiantes • Cámaras de seguridad y dispositivos antirrobo • Informe actualizado sobre comodidades (en proceso por BFT) • Creación de un panel de profesionales médicos para hacer recomendaciones sobre los criterios de solicitud • Servicio de traslado programado hacia la oficina de inmigración en Yakima

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Plan de Transporte Metropolitano para 2045 del BFCOG	Políticas y objetivos relevantes para BFT • Las proyecciones de población indican que la demanda de servicios de transporte público será significativa. • El modelo del BFCOG para 2045 prevé un aumento del 30% en los viajes en transporte público. • Necesidades futuras adicionales identificadas a través de la participación de partes interesadas: ○ Opciones adicionales de transporte fuera del área de servicio de BFT, especialmente para personas mayores y con discapacidad. ○ Conexiones de puerta a puerta en zonas donde BFT no presta servicio. ○ Más información y comunicación sobre los recursos del transporte público. ○ Mayor frecuencia, días y horarios de servicio en ciertas rutas existentes.
---	--

Jurisdicciones locales: ciudades

Benton City

Plan integral de Benton City para 2017	Políticas y objetivos relevantes para BFT Objetivo de TE 7: mantener y ampliar el servicio de transporte público para todos los grupos demográficos que viajan por Benton City y sus alrededores. Política 1 del objetivo de TE 7: continuar la inclusión de la ciudad dentro del PTBA de BFT. Política 2 del objetivo de TE 7: continuar la implementación de un servicio de traslado al área de Tri-Cities, incluida la coordinación de los horarios de conexión de autobuses, trenes y aviones.
---	--

Connell

Plan integral de Connell para 2022	Políticas y objetivos relevantes para BFT Connell depende en gran medida del uso del automóvil y no cuenta con un servicio regular de rutas fijas hacia la ciudad, aunque sí operan algunas furgonetas compartidas. • Objetivo 4 de uso del suelo, política 1: ubicar las viviendas multifamiliares junto a las calles arteriales, a lo largo de las rutas de transporte público o cerca de las áreas designadas como comerciales.
---	--

Kennewick

Plan integral de Kennewick para 2021	Políticas y objetivos relevantes para BFT • Política 2 del objetivo de TE 1: coordinar la planificación, implementación y operación de un sistema de transporte multimodal seguro y eficiente con las partes interesadas, incluidos el WSDOT, el condado de Benton, BFCOG, BFT, Richland, Pasco y West Richland, así como diversos grupos de defensa del ciclismo y la movilidad peatonal. • Política 3 del objetivo de TE 2: conectar las redes peatonales y ciclistas con corredores de espacios abiertos, instalaciones de parques y recreación, escuelas y otras instalaciones públicas al sistema de tránsito. • Política 6 del objetivo de TE 2: coordinar con BFT para mejorar el acceso al tránsito, ayudando a ubicar y proveer adecuadamente las instalaciones clave, como bancos, refugios, mejoras en cruces peatonales y facilidades de estacionamiento disuasorio. • Política 1 del objetivo de TE 4: implementar una política de Calles Completas que enfatice un sistema de transporte que promueva y adopte un estilo de vida saludable y proporcione adaptaciones seguras y equilibradas para todos los usuarios, incluidos peatones, ciclistas, personas de sillas de ruedas, usuarios de transporte público, automovilistas, transportistas de carga y servicios de emergencia.
Plan de Sistemas de Transporte de Kennewick para 2040	Políticas y objetivos relevantes para BFT El TSP de Kennewick coordina y planifica el desarrollo de un sistema de transporte equilibrado y multimodal, reconociendo la naturaleza regional del sistema y la necesidad de una coordinación interinstitucional continua. El plan contiene políticas que fomentan y apoyan los modos de viaje alternativos, incluido el transporte público. • Corredores prioritarios para cruces peatonales adicionales: ○ Clearwater Ave ○ 10th Ave ○ Columbia Dr ○ Steptoe St ○ Ely St ○ Washington St ○ Olympia St • Corredores prioritarios para bicicletas: ○ Columbia Park Trail ○ Canal Dr ○ 4th Ave ○ 10th Ave ○ Bob Olson Pkwy/Hildebrand Blvd ○ Olympia St ○ Ely St ○ Volland St ○ Kellogg St ○ Steptoe St

Richland

Programa de Mejora del Transporte de Richland para 2024-2029 (Borrador)	Proyectos relevantes para BFT Richland ha programado numerosos proyectos de vías multifuncionales, multimodales y de mejoras para peatones y ciclistas que fortalecerán el uso del transporte público y podrían impulsar un aumento en la cantidad de pasajeros durante los próximos seis años y en el futuro. Varias otras mejoras en vías, intersecciones y capacidad vial pueden apoyar al BRT y a otras mejoras en la eficiencia del tránsito en los próximos años.
Plan integral de Richland para 2019	Políticas y objetivos relevantes para BFT Richland busca crear un centro urbano económicamente próspero y estableció prioridades para revitalizar los centros comerciales, en parte mediante la creación de conexiones amigables para ciclistas y peatones entre las áreas del centro y los barrios residenciales. Además de una red bien conectada de caminos, senderos y aceras, la ciudad valora también la implementación de usos mixtos, mayor densidad, acceso al transporte público, mejoras en la seguridad, elementos del diseño urbano y la orientación de los edificios para fomentar una comunidad amigable con los modos activos de transporte. • Objetivo de diseño urbano 2: revitalizar las áreas comerciales, como las zonas del CBD, incluida el área comercial de Uptown y el área de Island View. ○ Política 2: garantizar un acceso adecuado al transporte público, así como para bicicletas y peatones, en los centros comerciales, junto con estacionamiento y áreas verdes. • Objetivo de transporte 3: fomentar el uso de modos de transporte que promuevan la conservación de energía, la eficiencia en la circulación y un estilo de vida activo. ○ Política 1: apoyar el aumento del uso del transporte público, la bicicleta y el desplazamiento a pie. ○ Política 4: fomentar que las nuevas construcciones sean amigables para peatones y compatibles con el sistema de transporte público.

West Richland

Plan Integral de West Richland para 2017	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	• Políticas y estrategia de uso del suelo 7: priorizar la ubicación de nuevas zonas de desarrollo de alta densidad donde los residentes tengan acceso a comodidades para caminar, andar en bicicleta y al transporte público. • Ubicar viviendas multifamiliares junto a calles arteriales, a lo largo de las rutas de transporte público o en la periferia de las áreas designadas como comerciales. • Políticas y estrategia de uso del suelo 36: fomentar desarrollos comerciales y de uso mixto ubicados en corredores de tránsito actuales o planificados, y promover la planificación y el diseño de sitios orientados al tránsito. • Políticas y estrategia de uso del suelo 41: fomentar un sistema de transporte multimodal que permita a los residentes locales desplazarse fácilmente desde sus casas hasta sus trabajos y otros servicios necesarios, sin depender exclusivamente del vehículo de ocupación individual. • Políticas y estrategias ambientales 10: fomentar formas de transporte no motorizado, el uso compartido de vehículos y otras medidas para reducir los viajes. • Políticas y estrategias de vivienda 11: colaborar con los proveedores de transporte y tránsito para aumentar el acceso entre viviendas para personas con necesidades especiales y las instalaciones y programas comunitarios en West Richland y los alrededores. • Políticas de transporte 1B: considerar métodos de reducción de viajes de desplazamiento mediante TDM para disminuir la congestión de vehículos, especialmente si el tráfico supera el estándar de LOS de la ciudad. • Políticas de transporte 1C: apoyar el acceso y la circulación de peatones, ciclistas, autobuses de tránsito y otros usuarios de la vía. • Políticas de transporte 4F: desarrollar un sistema de transporte que facilite el transporte masivo, el tránsito vehicular, el tránsito peatonal, el uso de bicicletas y las actividades ecuestres. Las calles se diseñarán de acuerdo con la política de Calles Completas. • Políticas de transporte 4G: obtener los derechos de paso y servidumbres antes o simultáneamente con el desarrollo, y conservar opciones para modos alternativos de transporte, uso de bicicletas, peatones y actividades ecuestres. • Políticas de transporte 4H: promover la accesibilidad del servicio de transporte público para personas mayores, discapacitadas, de ingresos bajos y moderados, jóvenes y otros grupos con movilidad limitada. • Políticas de transporte 6C: fomentar la realización de viajes a pie, en bicicleta, en coche compartido y en transporte público para reducir las emisiones de contaminantes criterio y mejorar la calidad del agua.

Pasco

Plan integral de Pasco para 2018-2038	Políticas y objetivos relevantes para BFT La mayoría de los objetivos y políticas de transporte de Pasco apoyan el uso del transporte público y la colaboración con BFT y otros socios regionales de transporte. Además, la política 4F bajo los objetivos de uso del suelo de la ciudad respalda el crecimiento inteligente y el transit-oriented development (desarrollo orientado al tránsito) o, al menos, un desarrollo que considere y cree comodidades que fomenten el uso del transporte público y modos alternativos de transporte. • Objetivo de uso del suelo 4: aumentar la accesibilidad de la comunidad mediante una planificación adecuada del uso del suelo. ○ Política 4F: apoyar usos mixtos, crecimiento inteligente, relleno urbano y desarrollos compactos con comodidades para el tránsito y peatones que fomenten una comunidad saludable. • Objetivo de transporte 2: fomentar sistemas de transporte eficientes, alternativos y multimodales. ○ Política 2A: mantener la terminal multimodal de pasajeros. ○ Política 2B: colaborar con BFT en la programación de rutas de tránsito, paradas y las instalaciones de apoyo que incrementen la accesibilidad para los usuarios durante el proceso de desarrollo. ○ Política 2C: fomentar el uso del transporte público, incluidos los viajes compartidos y el programa de transporte compartido en furgoneta de BFT. ○ Política 2D: fomentar el desplazamiento a pie y en bicicleta mediante la provisión de rutas seguras y adecuadas para ciclistas y peatones. ○ Política 2E: fomentar la creación de estacionamientos disuasorios para bicicletas o automóviles. ○ Política 2G: colaborar con las agencias de tránsito en el diseño de calles arteriales para mejorar el acceso al transporte público.
Programa de Mejora del Transporte de Pasco para 2023-2028	Proyectos relevantes para BFT El objetivo de muchas mejoras es atender el aumento proyectado del tráfico debido al desarrollo anticipado del Área Industrial Heritage y fortalecer las conexiones multimodales, especialmente las de peatones y ciclistas. Muchos proyectos incluyen elementos multimodales. Los usuarios de estas instalaciones probablemente buscarán protegerse de las inclemencias del tiempo durante los meses más duros del verano e invierno, complementando su modo de transporte con el uso del transporte público. Si el transporte público no está disponible, estos viajeros optarán por no realizar sus viajes o reducirán la capacidad vial al aumentar la cantidad de vehículos.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Plan Maestro del Sistema de Transporte de Pasco para 2022	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	• Objetivo TR-1: coordinar con socios regionales las inversiones compartidas en transporte. ○ 1-C: colaborar con BFT en la programación de rutas de tránsito, paradas e instalaciones de apoyo que incrementen la accesibilidad para los usuarios durante el proceso de desarrollo. • Objetivo TR-3: preservar las vías, aceras, senderos e instalaciones de tránsito existentes. ○ 3-A: asegurar el mantenimiento de las instalaciones existentes. • Objetivo TR-7: desarrollar un sistema de transporte multimodal completo. ○ 7-A: colaborar con BFT en la programación de rutas de tránsito, paradas y las instalaciones de apoyo que aumenten la accesibilidad para los usuarios durante el proceso de desarrollo. ○ 7-B: fomentar el uso del transporte público, incluidos los viajes compartidos y el programa de transporte compartido en furgoneta de BFT. ○ 7-C: fomentar los estacionamientos disuasorios para bicicletas o automóviles. • Información adicional importante: ○ Los datos de movilidad de la región de Tri-Cities indican que el 48% de los residentes empleados de Pasco viajan a trabajos fuera de la ciudad. En general, estos residentes se trasladan a sus empleos en Richland, Kennewick o en el sitio nuclear de Hanford. La otra mitad trabaja en o cerca del centro de Pasco, en negocios comerciales a lo largo de la SR 395, o en las zonas industriales del este de Pasco. ○ Otros generadores de tráfico importantes incluyen instituciones educativas de nivel superior, como Chiawana High School, Pasco High School y Columbia Basin College. ○ Se construirán aceras más anchas en calles arteriales y colectoras para adaptarse al desarrollo futuro y mejorar las instalaciones de tránsito conforme a la ADA. ○ Las zonas de la ciudad que no favorecen a las personas sin acceso a un vehículo incluyen partes de Burns Rd, Sandifur Pkwy, Burden Blvd, Court St y Sylvester St. La longitud excesiva de las cuadras, las opciones de acceso limitadas y el alto volumen de vehículos concentrado en pocos cruces aumentan la distancia y el riesgo para peatones y ciclistas que intentan llegar al transporte público u otros destinos. ○ La conectividad limitada entre calles incrementa la distancia que muchos residentes deben recorrer para acceder al transporte público, a pesar de que las paradas se ubiquen entre ¼ y ½ milla de distancia en línea recta. ○ A medida que se produce el crecimiento, Pasco identifica una oportunidad para mejorar la calidad y la coherencia de las conexiones de transporte como parte del diseño de nuevos barrios. ○ El área principal identificada para el crecimiento está al norte de la I-182 en el área metropolitana de Broadmoor Blvd. A medida que se desarrollen nuevas calles en estas áreas, brindar un acceso seguro, conveniente y directo para peatones y ciclistas a las rutas de transporte existentes y planificadas “será fundamental para mantener opciones de transporte seguras y confiables para nuestros residentes”. Se esperan más oficinas, comercios y usos mixtos en la zona de Broadmoor, y una posible ubicación para un futuro estacionamiento disuasorio.

Prosser

Plan integral de Prosser para 2018	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	• Política de uso del suelo 2.1: ubicar las viviendas residenciales junto a las calles arteriales, a lo largo de rutas de transporte público o en la periferia de reas designadas como comerciales. • Política de uso del suelo 2.5: ubicar las nuevas viviendas residenciales de manera que los residentes tengan acceso a senderos para caminar y andar en bicicleta, así como al transporte público. • Política de transporte 1.3: centrar los esfuerzos en tratar las necesidades de transporte de los grupos con movilidad limitada, como personas mayores, personas con discapacidad, personas de ingresos bajos y moderados, y jóvenes. • Política de transporte 2.3: apoyar a las agencias de transporte público locales y regionales en la prestación de servicios a Prosser y en la conectividad con las comunidades cercanas. • Objetivo de transporte 3: distribuir equitativamente los costos y beneficios del transporte, y garantizar consistencia y equidad en el establecimiento de prioridades para los gastos en transporte. • Política de transporte 3.1: apoyar las necesidades de transporte de los vecindarios tradicionalmente desatendidos y las poblaciones vulnerables mediante inversiones equitativas en toda la ciudad, incluidas, cuando sea necesario, las inversiones en zonas con necesidades. • Política de transporte 3.2: establecer criterios claros y objetivos para evaluar los costos en relación con el beneficio público al considerar mejoras en el sistema de transporte. • Política de transporte 5.4: designar rutas seguras para peatones y ciclistas desde las zonas residenciales hacia las escuelas, parques, transporte público y otros centros de actividad. • Objetivo de transporte 6: desarrollar y respaldar un sistema de transporte público y estrategias de transporte regional que aborden las necesidades especiales de las personas con desventajas en materia de transporte, y que ofrezcan opciones de movilidad y acceso para todos. • Política de transporte 6.1: ofrecer un sistema de transporte público que brinde un servicio conveniente en Prosser y facilite una conexión sencilla con los destinos regionales. • Política de transporte 6.2: trabajar con los proveedores de transporte público para mantener y ampliar un servicio frecuente en Prosser que responda a las necesidades de la comunidad. • Política de transporte 6.3: colaborar con las agencias de transporte público para desarrollar acuerdos de gestión de accesos para las rutas de transporte dentro de la ciudad. • Política de transporte 6.4: identificar, asignar y preservar el derecho de paso necesario para las instalaciones de transporte público, incluidas las ampliaciones de acera, paradas de autobús, carriles de giro, etc.

Jurisdicciones locales: condados

Plan de Mejora de la Salud Comunitaria de los condados de Benton y Franklin para 2023-2025	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	Establece las bases para tratar algunos de los desafíos de salud más importantes que enfrenta la región de los dos condados y fomenta resultados de salud y bienestar más equitativos para todos los residentes. El objetivo del plan es mejorar la salud de las personas que viven en los condados de Benton y Franklin mediante la alineación de los servicios, programas y políticas relacionados con la salud pública en ambos condados para satisfacer las necesidades de los residentes. El plan demuestra que el transporte público es un medio importante de acceso a servicios de atención médica, empleo y recursos adecuados de alimentos y agua para muchos miembros de la comunidad. Acceso a la salud Objetivo 2: las personas en nuestras comunidades tienen acceso al apoyo que necesitan para trabajar, aprender y vivir de manera sostenible. Objetivo 2, estrategia 2.2.3: mejorar las conexiones de transporte hacia los recursos alimentarios. Objetivo 2.3: aumentar el acceso equitativo a modos de transporte activos y seguros. Estrategia 2.3.1: promover tarifas gratuitas de autobús para personas mayores y jóvenes. Estrategia 2.3.2: abogar por tarifas gratuitas o reducidas de autobús para personas de bajos ingresos, elegibles por ingresos y otros pasajeros.

Condado de Benton

Plan integral del condado de Benton para 2017	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	• Objetivo de uso del suelo 1, política 5: fomentar la conectividad multimodal entre los usos del suelo que mejore el acceso de la comunidad y promueva estilos de vida más saludables y activos para los residentes. • Objetivo de uso del suelo 3, política 2: fomentar desarrollos compactos bien diseñados dentro de las UGA para ahorrar dinero a contribuyentes y usuarios, conservar el agua, reducir la contaminación del agua y apoyar el uso del transporte público. • Objetivo de uso del suelo 7, política 3: desarrollar un plan maestro del sitio que integre funcionalmente varios usos del suelo con sistemas de circulación motorizados y no motorizados, que sean accesibles al transporte público cuando esté disponible y se conecten con espacios abiertos de uso público. • Objetivo de vivienda 1, política 3: trabajar con las ciudades para garantizar viviendas para todos los segmentos económicos de la población y buscar crear las condiciones necesarias para la construcción de viviendas asequibles con densidades adecuadas en cada tipo de jurisdicción. • Objetivo de TE 1, política 2: fomentar proyectos de transporte que cumplan con lo siguiente: ○ Se ajusten y den servicio al elemento de uso del suelo. ○ Faciliten el flujo de personas, bienes, productos locales y servicios para fortalecer y apoyar la expansión de la economía local y regional. ○ Permitan la conservación de energía. • Objetivo de TE 1, política 7: planificar la expansión de la capacidad de transporte mediante las instalaciones y derechos de paso existentes, cuando sea práctico y factible. • Objetivo de TE 1, política 9: crear una red integrada de vías peatonales seguras o rutas para bicicletas a lo largo de las arterias y otras vías. • Objetivo de TE 1, política 12: apoyar el desarrollo de una política de calles completas que contemple adaptaciones para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en las vías apropiadas. • Objetivo de TE 3, política 1: evitar o reducir los impactos y costos sociales, económicos y ambientales adversos. • Objetivo de TE 4, política 2: trabajar con las agencias de transporte público, ferroviarias, autoridades portuarias y otras agencias de transporte para promover un sistema de transporte coordinado.

Condado de Franklin

Plan integral del condado de Franklin para 2018-2038	Políticas y objetivos relevantes para BFT
	• Objetivo de transporte 2: influir activamente en el carácter futuro del condado mediante la gestión del cambio en el uso del suelo y el desarrollo de instalaciones y servicios de manera que dirijan y controlen los patrones e intensidades del uso del suelo. • Objetivo de transporte 3, política 5: conectar todos los modos de transporte mediante la coordinación de la planificación de programas de transporte, la operación de las instalaciones y el diseño de los sitios de los proyectos. • Objetivo de transporte 3, política 17: promover modos de transporte energéticamente eficientes, como vehículos de alta ocupación, ciclismo y caminata. • Objetivo de transporte 4: reconocer el movimiento de bicicletas y peatones como medios básicos de circulación y asegurar una adecuada provisión de instalaciones para el tránsito de bicicletas y peatones. • Objetivo de transporte 6, política 3: esforzarse por planificar, construir y mantener las instalaciones de transporte de manera que se promuevan impactos sociales, económicos y ambientales positivos. • Objetivo de transporte 9: proporcionar accesibilidad al servicio de transporte público para personas mayores, discapacitadas, de ingresos bajos y moderados, jóvenes y otras personas con desventajas de movilidad entre las comunidades del norte del condado de Franklin y Tri-Cities. • Objetivo de transporte 9, política 1: buscar la inclusión en la PTBA de BFT cuando se evidencien la necesidad y la demanda ciudadana. • Objetivo de transporte 9, política 2: considerar la implementación de servicios de traslado hacia Tri-Cities, incluida la coordinación de los horarios interconectados de autobuses, trenes y aviones. • Objetivo de transporte 9, política 3: apoyar la viabilidad futura del transporte público fomentando y facilitando el desarrollo residencial de alta densidad en los pueblos rurales y áreas de asentamiento.

Apéndice G: Resumen del inventario de instalaciones y flota

Resumen de instalaciones (hasta 2024)

Año de construcción	Nombre de la instalación	Dirección	Parte de una instalación mayor	Tipo de instalación	Clasificación del estado
1984	Admin Building	1000 Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	Sí	Oficina administrativa/ oficina de ventas	4
1984	Maintenance Building	1000 Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	Sí	Instalación de mantenimiento (servicio e inspección)	3
1986	Huntington Station	N Huntington St., Kennewick, WA, 99336	No	Centro de traslado de autobuses	3
1989	22nd St Station	N 22nd Avenue, Pasco, WA, 99302	No	Centro de traslado de autobuses	3
2005	Three Rivers Station	W. Okanogan Pl, Kennewick, WA 99336	No	Centro de traslado de autobuses	4
2005	Fuel Island	1000 Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	Sí	Instalación de carga de combustible para los vehículos	3
2008	Bus Wash	1000 Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	Sí	Instalación para el lavado de autobuses	3
2008	Richland "Y"	SR 240 & Columbia Park Trail, Richland, WA 99352	No	Estacionamiento de superficie	4
2008	1355 Building	Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	No	Oficina administrativa/ oficina de ventas	5
2016	Tulip Lane	Windmill Rd & Columbia Park Trail, Richland, WA, 99354	No	Estacionamiento de superficie	5
2020	Knight Street Station	Knight Street, Richland, WA 99352	No	Centro de traslado de autobuses	5

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031
Ben Franklin Transit

2024	Operations Building	1000 Columbia Park Trail, Richland, WA, 99352	Sí	Operaciones	5
------	---------------------	--	----	-------------	---

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Resumen de la flota de rutas fijas

Año en servicio	Marca/Modelo	Unidades	Longitud (pies)	Capacidad de asientos	Capacidad para sillas de ruedas	Clasificación del estado
2013	Gillig Low Floor	1	40	38	2	2
2013	Gillig Low Floor	3	40	37	2	3
2014	Gillig Low Floor	5	40	37	2	3
2015	Gillig Low Floor	10	40	37	2	3
2015	Gillig Low Floor	1	40	37	2	4
2016	Gillig Low Floor (Tranvía)	2	35	30	2	3
2018	Gillig Low Floor	6	29	23	2	4
2018	Gillig Low Floor	13	35	30	2	4
2021	Gillig Phantom	1	40	37	2	2
2022	Gillig Low Floor	8	40	37	2	5
2023	Gillig Low Floor	5	35	33	2	5
2023	Gillig Low Floor	15	40	37	2	5
Total		70				

Resumen de la flota de Dial-a-Ride

Año en servicio	Marca/Modelo	Unidades	Longitud (pies)	Capacidad de asientos	Capacidad para sillas de ruedas	Clasificación del estado
2014	Eldorado National Aerotech 220	8	24	6	3	4
2014	Eldorado National Aerotech 220	1	24	6	4	4
2014	Eldorado National Aerotech 240	4	24	11	3	4
2014	Eldorado National Aerotech 240	1	24	6	4	4
2015	Eldorado National Aerotech 220	1	24	6	3	4
2015	Eldorado National Aerotech 240	5	24	11	3	4
2018	Eldorado Aerotech 240	21	24	11	3	5
2018	Eldorado Aerotech 240	3	24	6	4	5
2018	Eldorado National Aerotech 240	5	24	11	3	5
2019	Eldorado Aerotech 240	3	24	11	3	5
2020	Eldorado Aerotech 220	9	24	6	3	5
2020	Eldorado Aerotech 240	15	24	11	3	5
2020	Eldorado Aerotech Liquid Springs	4	24	11	3	5
2020	Eldorado Express G4	1	24	6	3	5
Total		81				

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Resumen de la flota de The Arc of Tri-Cities

Año en servicio	Marca/Modelo	Unidades	Longitud (pies)	Capacidad de asientos	Capacidad para sillas de ruedas	Clasificación del estado
2008	Chevy Express	1	12	12	0	2
2009	Dodge Grand Caravan	1	16	7	0	2
2010	Chevy Express	7	19	12	0	2
2010	Chevy Express	6	19	12	0	3
2014	Eldorado National Aerotech 240	3	24	11	3	4
2015	Eldorado National Aerotech 240	1	24	11	3	4
2018	Eldorado Aerotech 240	6	24	11	3	5
2020	Eldorado Aerotech 240	4	24	11	3	5
Total		29				

Resumen de la flota de Rideshare

Año en servicio	Marca/Modelo	Unidades	Capacidad de asientos	Clasificación del estado
2008	Chevy Express	9	12	2
2008	Chevy Express	7	15	2
2009	Chevy Express	1	12	2
2010	Chevy Express	1	12	2
2010	Chevy Express	10	12	3
2013	Dodge Grand Caravan	12	7	3
2014	Chevy Express	13	12	4
2014	Chevy Express	19	15	4
2014	Dodge Grand Caravan	29	7	4
2015	Chevy Express	1	12	4
2017	Chevy Express G3500	42	15	5
2018	Chevy Express G3500	15	15	5
2018	Dodge Caravan	6	7	5
2019	Dodge Caravan	7	7	5
2023	Chrysler Pacifica Touring	25	7	5
2024	Chrysler Pacifica Touring	17	7	5
Total		214		

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

Resumen de la flota no comercial

Año en servicio	Marca/Modelo	Unidades	Capacidad de asientos	Clasificación del estado
1994	Triton Flatbed Trailer	1	-	3
1995	Ford F-350 4x4	1	3	2
1998	Triton Flatbed Trailer	1	-	2
2003	Iron Eagle Trailer	1	-	3
2004	Dodge Caravan	2	7	2
2004	Chevy Express	1	15	2
2004	Chevy Express	1	15	1
2005	Chevy Silverado 350	1	3	2
2006	Ford Freestar	1	7	2
2007	Chevy Express	1	15	2
2008	Chevy Express	2	15	2
2008	Ford Taurus X	9	6	2
2009	Dodge Caravan	1	7	2
2009	Dodge Grand Caravan	1	7	1
2009	Toyota Sienna	3	7	2
2010	Chevy Express	1	12	3
2010	Dodge Grand Caravan	15	7	3
2013	Dodge Grand Caravan	2	7	3
2015	Ford F150 Pickup	1	3	4
2016	Landa Trailer (Trv 3500)	1	-	3
2016	Ram 3500	1	5	4
2017	Ford F-150	1	5	4
2018	Kubota M7060Hdc12	1	1	5
2018	Kubota Rtv X1100C	3	2	5
2018	Chevy Silverado 3500Hd	1	3	5
2018	Pjtm T6223 Flatbed Trailer	1	-	5
2019	Toyota 8Fgu30 Forklift	1	-	4
2019	Kubota Attachment Spreader	1	-	5
2020	Ford Ranger	10	5	5
2021	Isuzu Nnr Nu2 54	1	-	5
2021	Honda Snowrator	1	-	1
2023	Ford F-550 4x4 DRW	1	3	5
2024	Ford F-250	2	6	5
Total		72		

Apéndice H: Aviso de comentarios públicos y audiencia pública de 30 días

Comentarios del TDP 2025-2031

West Richland – Apoya la evaluación de la ampliación del servicio de transporte público en West Richland, considerando el crecimiento del proyecto Lewis & Clark Ranch y las nuevas zonas multifamiliares. Solicita una coordinación más estrecha con BFT, señala que el servicio CONNECT es insuficiente y recomienda actualizar el plan dos años después de que las jurisdicciones completen las actualizaciones del Plan Integral.

Condado de Franklin – Solicita la extensión del período de comentarios públicos hasta septiembre debido al tiempo insuficiente para la revisión del documento de 100 páginas. También solicita que la sección de "coherencia" de BFT cite los objetivos y políticas numerados reales del Plan Integral del Condado de Franklin en lugar de declaraciones parafraseadas.

Ciudad de Richland – Recomienda que BFT incluya una guía para las mejoras peatonales en las calles cerca de las paradas de autobús, utilizando las directrices de contramedidas de la FHWA para determinar medidas como la señalización de cruces peatonales, medianas elevadas y balizas intermitentes. Las sugerencias incluyen una descripción del programa y una estrategia de financiación en el plan.

PLAN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE PARA 2025-2031

Ben Franklin Transit

El período de comentarios públicos de 30 días para el TDP será del 13 de julio al 14 de agosto de 2025. El siguiente aviso legal se publicó en el Tri-City Herald el 13 de julio.

Aviso de comentarios públicos y audiencia pública de 30 días: Plan de Desarrollo de Transporte

Ben Franklin Transit realizará dos jornadas de puertas abiertas y una audiencia pública sobre la actualización del Plan de Desarrollo de Transporte de la agencia.

La primera jornada de puertas abiertas virtual se hará el **29 de julio de 12 p. m. a 1 p. m. a través de Zoom.**

Enlace de Zoom: <https://us06web.zoom.us/j/83759392183?pwd=L9LpVol6jKnTWwhwmHjJbW6gMBGrY3J.1>
ID de la reunión: 837 5939 2183 Contraseña: 781077 Dispositivos móviles: +12532158782,,83759392183# EE. UU. (Tacoma) +12532050468,,83759392183# EE. UU.

La segunda jornada de puertas abiertas se hará el **31 de julio de 5:30 p. m. a 6:30 p. m. en el Three Rivers Transit Center**, ubicado en 7109 W Okanogan Pl., Kennewick, WA 99336, **con opción virtual a través de Zoom.**

Enlace de Zoom: <https://us06web.zoom.us/j/82841079392?pwd=6c0jQ3JbU9uPQL9xHJ0uZbzcCpJ88b.1>
ID de la reunión: 828 4107 9392 Contraseña: 462433 Dispositivos móviles: +12532050468,,82841079392# EE. UU. E+12532158782,,82841079392# EE. UU. (Tacoma)

La sesión pública se hará el **14 de agosto** durante la reunión regular de la Junta Directiva de BFT, que comienza a las **6 p. m.** Puede participar en la reunión a través de Zoom o en persona en 1000 Columbia Park Trail, Richland, WA 99352.

Enlace de Zoom: [Microsoft Zoom Link](#) ID de la reunión: 227 388 001 437 1 Contraseña: Xj3sF96A **Para unirse por teléfono: +1 253-527-1980,,56269608#** Estados Unidos, Tacoma [\(844\) 640-7974,,56269608#](#) Estados Unidos (línea gratuita)
[Encuentre un número local](#) ID de la conferencia por teléfono: 562 696 08#

La audiencia pública del Programa de Proyectos (POP) se realizará en coordinación con el proceso del Plan de Desarrollo de Transporte (TDP). El programa propuesto descrito en el POP se considerará el programa definitivo, a menos que se modifique formalmente. Además, este aviso público se considerará parte del TDP final implementado.

Para obtener información detallada, visite bft.org.

Se aceptarán comentarios públicos durante un periodo de 30 días. Los comentarios pueden enviarse por correo postal, correo electrónico o teléfono al Departamento de Planificación de Tránsito de Ben Franklin hasta el **jueves 14 de agosto de 2025.**

BFT opera sus programas sin distinción de raza, color ni origen nacional. Para obtener más información sobre las obligaciones de BFT en materia de discriminación, incluyendo nuestros procedimientos de quejas, comuníquese con el coordinador del Título VI de BFT al (509) 734-5107. Si necesita información en otro idioma, comuníquese al (509) 735-5100.

***English version available upon request**

***Versión en inglés disponible a solicitud**

Dirección postal

Ben Franklin Transit Planning Department
1000 Columbia Park Trail
Richland WA, 99352

Dirección postal

Planning@bft.org

Llamada telefónica

Línea de comentarios de Servicio al Cliente **509-735-5100**

Apéndice I: Aprobación de la Junta

Memorandum

Date: August 14, 2025

To: Thomas Drozt, Chief Executive Officer

From: Kevin Sliger, Chief Planning & Development Officer

Re: Adoption of the 2025-2031 Transit Development Plan

Background

An annual Transit Development Plan (TDP) is required under RCW 35.58.2795 to be prepared and submitted to each municipality within the transit service area, the regional Metropolitan Planning Organization (MPO), the Washington State Department of Transportation (WSDOT) Public Transportation Office, and the Transportation Improvement Board, by September 1 of each year.

The TDP must include:

- An annual update of Ben Franklin Transit's progress in 2025, primarily as it relates to cost effectiveness
- A Capital Improvement Program (CIP) that can be reasonably achieved in the 2025-2031 time frame
- A Transit Asset Management assessment that ensures the fleet and facilities remain in a State of Good Repair
- A *fully constrained* budget for the committed projects and services in the years 2025 and 2026
- A financial forecast of revenues and expenses required to implement planned service, preservation, and capital improvements over the remaining 2027-2031 horizon
- A published process for the public, agencies, and jurisdictions to comment on the Plan before its adoption by the Board of Directors

The TDP is a reference document for updating the regional Transportation Improvement Program (TIP) prepared by the Benton-Franklin Council of Governments, BFT's designated Metropolitan Planning Organization. Summary tables of the BFT CIP and Program of Projects (POP) will be revised and reformatted before the end of 2025 and ready for direct input into the Statewide Transportation Improvement Program (STIP).

An essential part of the TDP process is the 30-day public comment period, which requires BFT to make the draft TDP available for public review prior to its adoption by the Board of Directors. This process concludes with a formal public hearing on the TDP; staff modifications and edits based on public comment, if required; and Board approval of the final TDP document.

To meet the statutory deadlines, the BFT Board of Directors must adopt the annual TDP at its regular board meeting in August of each year.

Public Comment & Outreach

To support the development of the 2025 Transit Development Plan (TDP), Ben Franklin Transit conducted a comprehensive public outreach process, which included publishing a draft plan for public review and hosting two open houses: a virtual session on July 29 and an in-person event at the Three Rivers Transit Center on July 31. A final public hearing was held during the BFT Board of Directors meeting on August 14. The public notice was shared in advance and made available online, with Zoom links and additional materials accessible through BFT's website. No public comments were received on the draft TDP.

Intent of the TDP

The narrative describes how BFT can help meet Benton and Franklin Counties' long-range priorities for public transportation. The document is organized to align with state and local goals, objectives, and action strategies. BFT uses both targets and examples of achievement to ensure these principles have been applied and to reassure that citizens' tax dollars and government awards are meeting the expanding demands of the Public Transit Benefit Area.

Funding

Budgeted: N/A

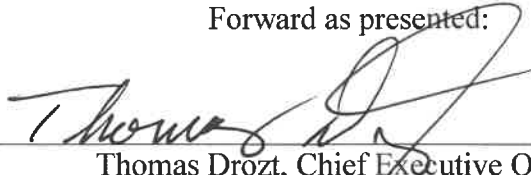
Budget Source: N/A

Funding Source: N/A

Recommendation

Request the Board of Directors adopt Ben Franklin Transit's 2025-2031 Transit Development Plan (TDP).

Forward as presented:


Thomas Drozt, Chief Executive Officer

BEN FRANKLIN TRANSIT

RESOLUTION 26-2025

**A RESOLUTION TO ADOPT THE 2025-2031 TRANSIT DEVELOPMENT PLAN
(TDP) AS PRESENTED**

WHEREAS, BFT has completed its annual Transit Development Plan (TDP), as required by statute; and

WHEREAS, BFT has made the TDP available for public review and comment for 30 days prior to its adoption;

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED BY THE BEN FRANKLIN TRANSIT BOARD OF DIRECTORS THAT:

Ben Franklin Transit's 2025-2031 Transit Development Plan has been adopted.

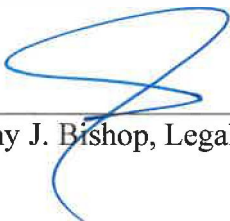
APPROVED AT A REGULAR BEN FRANKLIN TRANSIT BOARD OF DIRECTORS MEETING held Thursday, August 14, 2025, at 1000 Columbia Park Trail, Richland, Washington.

ATTEST:


Janet Williamson, Acting Clerk of the Board


Will McKay, Chair

APPROVED AS TO FORM BY:


Jeremy J. Bishop, Legal Counsel