



**BEN FRANKLIN**  
**TRANSIT**

# 2026 Plan de servicio anual

## Contenido

<b>Plan de Servicio Anual 2026</b>	4
<b>Resumen Ejecutivo</b>	4
Resumen de la Implementación del ASP 2025	5
Resumen de Recomendaciones de Cambios en el Servicio ASP 2026	6
<b>Recomendaciones para Rutas Fijas</b>	10
Implementar Servicio “Tripper” para Abordar la Sobrecarga de Pasajeros	10
Descontinuación del Servicio de la Ruta 123s	11
Reducciones en la Ruta 26s	12
Servicio para Veteranos de Columbia Basin (Ruta 61)	12
Apoyo para Eventos Especiales	13
Servicio Piloto de Transporte al Centro Acuático de Pasco	14
Servicio Piloto de Circulador Vecinal Estacional entre Semana y Sábados	14
Variante de la Ruta 67 del Centro Acuático de Pasco – Servicio Dominical	15
Servicio Piloto al Mercado de Pulgas de Pasco	16
Reconfiguración de Rutas para el Circuito del Centro de Richland	18
Ajuste del Servicio al Almacén de Amazon	18
Pequeñas Reconfiguraciones de Rutas y Ajustes de Horario Según Sea Necesario	19
<b>Necesidades y Oportunidades Adicionales de Servicio de Ruta Fija</b>	19
Servicio en domingo	19
Ubicaciones Potenciales para Nueva Cobertura de Servicio	20
Ampliación del Horario de Servicio	20
Mejoras en la Frecuencia / Servicios “Tripper”	22
Diseño de Rutas / Programación	23
Perspectiva del Plan de Tránsito a Corto Plazo	24
<b>Recomendaciones Adicionales</b>	25

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

CONNECT .....	25
Tendencias de Uso de CONNECT .....	26
Evaluación del Horario de Servicio de CONNECT .....	29
Dial-A-Ride (DAR) .....	30
Rideshare .....	31
Opciones de Transporte Potenciales para King City .....	31
Programa de Paradas de Autobús y Amenidades .....	32
Corredor de Servicio Frecuente (T3 2024 – T4 2030) .....	33
<b>Participación Pública y Retroalimentación .....</b>	<b>35</b>
Proceso del ASP 2026 .....	35
Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP) .....	36
Resultados de la Encuesta Comunitaria – Fase 1 .....	36
<b>Iniciativas Futuras y Oportunidades .....</b>	<b>41</b>
<b>Análisis de Equidad de Servicio – Título VI .....</b>	<b>44</b>
Comentarios del público: .....	46

## Apéndices

- Apéndice A: Resumen del Sistema
- Apéndice B: Pasajeros por Parada
- Apéndice C: Análisis de CONNECT
- Apéndice D: Análisis Demográfico del Sistema
- Apéndice E: Análisis Demográfico del Área Urbana

## Figuras

Figura 1 Cambios Operativos Planificados en el Plan de Servicio Anual 2025.....	5
Figura 2 Resumen de Recomendaciones de Cambios en el Servicio ASP 2026.....	8
Figura 3 Proyección de Necesidades de Vehículos ASP 2026.....	9
Figura 4 Características del Servicio Descontinuado de la Ruta 123s.....	11
Figura 5 Eliminación de la Ruta 123s PM Leslie Road .....	12
Figura 6 Características Propuestas del Nuevo Servicio de la Ruta 61.....	13
Figura 7 Alineación Propuesta de la Ruta 61.....	13

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

Figura 8 Servicio Piloto del Circulador Vecinal del Centro Acuático de Pasco .....	15
Figura 9 Características Propuestas del Nuevo Servicio del Centro Acuático de Pasco.....	15
Figura 10 Variante de la Ruta 67 del Centro Acuático de Pasco – Servicio Dominical.....	16
Figura 11 Características Propuestas del Nuevo Servicio de la Ruta 67 del Centro Acuático de Pasco.....	16
Figura 12 Características Propuestas del Nuevo Servicio del Mercado de Pulgas de Pasco .....	17
Figura 13 Alineación Propuesta de la Ruta del Mercado de Pulgas de Pasco.....	18
Figura 14 Mejoras Recomendadas al Horario de Servicio Futuro.....	21
Figura 15 Mejoras Recomendadas en la Frecuencia Futura.....	23
Figura 16 Resumen de Recomendaciones Potenciales de Cambios en el Servicio ASP 2027 .....	25
Figura 17 Pasajeros de CONNECT Viajando Más Allá de la Red Actual.....	27
Figura 18 Análisis de Pasajeros de CONNECT (Clasificado) .....	28
Figura 19 Crecimiento en Solicitudes de Viajes CONNECT Antes de las 6:00 a.m. en 2025 .....	29
Figura 20 Solicitudes de Viajes CONNECT por Minuto Antes de las 6:00 a.m. en 2025.....	30
Figura 21 Iniciativas Planeadas de Rideshare.....	32
Figura 22 Cronograma de divulgación del Corredor de Servicio Frecuente.....	34
Figura 23¿Qué rutas le gustaría que operaran en domingo? .....	39
Figura 24 Treinta Pares de Viajes Más Solicitados en la Aplicación Transit (mayo 2024)....	40
Figura 25 Iniciativas y Oportunidades Futuras.....	41



# Plan de Servicio Anual 2026

## Resumen Ejecutivo

En Ben Franklin Transit (BFT), nuestra misión es proporcionar servicios de transporte seguros, confiables y accesibles que mejoren la calidad de vida en nuestras comunidades. Cada año desarrollamos un Plan de Servicio Anual (ASP) que refleja nuestro compromiso continuo de satisfacer las necesidades cambiantes de movilidad en la región de Tri-Cities.

En enero de 2021, la Junta Directiva de BFT adoptó la Política ASP, creando un enfoque estructurado para alinear la planificación del servicio con la operación. Esta política desempeña un papel fundamental en la conformación de las decisiones presupuestarias y en la determinación de las necesidades laborales anuales. El ASP se desarrolla mediante un proceso colaborativo que incorpora las opiniones tanto de los miembros de la comunidad como del personal de BFT. Como parte de este proceso, BFT realiza un análisis exhaustivo de los datos del servicio para identificar oportunidades de mejora y optimización operativa. Este enfoque basado en datos garantiza que nuestros servicios de transporte permanezcan adaptables a las necesidades cambiantes de los usuarios, aprovechando de manera eficiente los recursos disponibles.

El ASP 2026 presenta los cambios propuestos al servicio, las evaluaciones de desempeño y las iniciativas estratégicas que respaldan nuestros objetivos a largo plazo. Está basado en análisis de datos, comentarios de los usuarios y prioridades de transporte regionales. Este proceso colaborativo y transparente asegura que los servicios de BFT sigan siendo eficientes, equitativos y receptivos a las necesidades de nuestros pasajeros y comunidades. Las recomendaciones de cambios en el servicio para 2026, detalladas en este documento, incluyen:

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

- 1) Servicio adicional para abordar la sobrecarga de pasajeros
- 2) Servicio para Veteranos de Columbia Basin
- 3) Servicio para eventos especiales
- 4) Circuito del centro de Richland

De cara al futuro, este plan posiciona a BFT para adaptarse a los desafíos actuales, aprovechar nuevas oportunidades y continuar ofreciendo servicios de transporte público de alta calidad que promuevan el crecimiento sostenible y la conectividad regional.

## Resumen de la Implementación del ASP 2025

Las recomendaciones del ASP 2025 (Figura 1) se centraron en la eficiencia, alineándose con la directriz de la Junta Directiva de BFT de mejorar la rentabilidad de los servicios a nivel del sistema. Reducir los tiempos de viaje mediante la provisión de recorridos limitados y transversales fue también uno de los resultados esperados de las recomendaciones de servicio del ASP 2025. La red experimentó una reducción total de 20,303 horas anuales de servicio con ingresos, las cuales fueron redistribuidas para lograr estos cambios.

Figure 1 2025 Annual Service Plan Planned Operating Changes

Ruta	Recomendaciones	Fecha de implementación	Cambio máximo estimado del vehículo	Cambio estimado en los ingresos anuales por hora para 2025
Express 2X	Ruta METRO con servicio exprés de paradas limitadas entre Richland y Pasco	junio de 2025 (Servicio de 15 minutos comenzando en agosto de 2025)	4	7,378
Express 240X	Servicio exprés con paradas limitadas entre Richland y Kennewick	junio 2025	1	4,348
Express 27X	Servicio exprés con paradas limitadas entre Queensgate y North Richland.	diciembre 2025 (planificado)	2	3,842
Ruta 10	Servicio cada 30 minutos (interlínea de la Ruta 20). Finaliza a las 7 p.m. los sábados.	junio 2025	0	1,419*
Ruta 20	Interlínea para mayor frecuencia en la Ruta 10. 60 minutos después de las 7 p.m. los sábados.	junio 2025	0	-1,639*
Ruta 26	Finaliza a las 7 p.m. horas del sábado	junio 2025	0	-226
Ruta 40	Extender hasta las 10 p.m. del sábado	junio 2025	0	104
Ruta 41	La ruta se ha acortado a un circuito de 30 minutos en sentido horario, disponible solo entre semana.	junio 2025	-1	-4,771

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Ruta	Recomendaciones	Fecha de implementación	Cambio máximo estimado del vehículo	Cambio estimado en los ingresos anuales por hora para 2025
Ruta 42	Finaliza a las 7 p.m. horas del sábado	junio 2025	0	-208
Ruta 47	Reestructuración de la ruta para eliminar las zonas con baja afluencia de pasajeros y proporcionar un servicio más frecuente a algunas zonas que ya no están cubiertas por la Ruta 41.	junio 2025	0	84
Ruta 48	Finaliza a las 7 p.m. horas del sábado	junio 2025	0	-206
Ruta 50	Finaliza a las 7 p.m. horas del sábado	junio 2025	0	-104
Ruta 65	Reestructuración de Ruta para un mejor servicio a la escuela secundaria Pasco. Ruta finalizará a las 7 p.m. del sábado.	junio 2025	0	-261
Ruta 67	Interconexión de 30 minutos en la Ruta 68 con la nueva Ruta 68 de 6:00 a.m. a 8 p.m. de lunes a viernes. Extensión del ASP 2024 después de las 8 p.m. de lunes a viernes y sábados. Finaliza a las 19:00 horas los sábados.	junio 2025	1	2,240
Ruta 68	Interconexión a mitad de ruta con la Ruta 67 cada 30 minutos de 6 a.m. a 8 p.m., solo días laborables.	junio 2025	1	5,597
Ruta 170	Finaliza a las 7 p.m. horas del sábado	junio 2025	0	-104
Ruta 225	Ampliar el servicio para incluir la nueva escuela secundaria Sageview de 6:00 a.m. a 8 p.m. de lunes a viernes. El servicio actual se rige por la ruta anterior a las 8 p.m. de lunes a viernes y durante todo el día los sábados y domingos.	junio 2025	1	3,698
Ruta 268	Ruta eliminada.	junio 2025	-3	-12,784
<b>Total</b>			<b>6</b>	<b>8,406</b>

\*Horas de ingresos totales combinados de interlínea: -220.

## Resumen de Recomendaciones de Cambios en el Servicio ASP 2026

Se proyecta que las recomendaciones de cambios en el servicio del ASP 2026 requerirán un total de 9,056 horas adicionales anuales de servicio con ingresos y 6,044 horas prorrateadas de servicio con ingresos para el año 2026, ya que la implementación comenzará en junio y agosto, y no cubrirá el año completo (Figura 2). El total de horas

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

anuales de servicio con ingresos será de 244,143, con un total prorrateado de 241,131. Esta expansión añadirá 7 vehículos adicionales en horas pico, elevando el requerimiento total de flota a 75 vehículos, con una tasa de reserva planificada del 20 % (Figura 3). Se espera que las necesidades de personal operativo aumenten en una posición, lo que resultará en una plantilla final aproximada de 173 operadores.

Los siguientes cambios de servicio se recomiendan para el servicio de rutas fijas, cuya implementación comenzará en junio y agosto de 2026:

- **Implementar servicio “Tripper” para abordar la sobrecarga de pasajeros:**  
Asignación adicional de servicio para apoyar rutas que operan a plena o casi plena capacidad durante los períodos pico (incluyendo la Ruta 3), así como servicios de transporte hacia centros de empleo.
- **Descontinuación del servicio de la Ruta 123s:**  
Eliminar el servicio matutino tipo “tripper” de la Ruta 123s debido al bajo número de pasajeros y reasignar esos recursos a otros servicios. Además, se eliminará la porción de Leslie Road del viaje vespertino.
- **Descontinuación de viajes de baja demanda de la Ruta 26s:**  
Cancelar el viaje de las 7:15 a.m. debido a baja ocupación, así como eliminar el viaje vespertino de las 3:00 p.m.
- **Servicio para Veteranos de Columbia Basin (Ruta 61):**  
Explorar la viabilidad de agregar una ruta local en Pasco que sirva el extremo occidental de A Street y el Centro de Veteranos.
- **Apoyo para eventos especiales:**  
Asignación de 2,000 horas adicionales de servicio con ingresos para cubrir próximos eventos especiales, incluyendo el Prosser Balloon Rally y las actividades relacionadas con la Copa Mundial FIFA.
- **Servicio Piloto de Transporte al Centro Acuático de Pasco:**  
Agregar o modificar alineaciones de ruta y patrones de paradas para ofrecer un servicio más directo al Centro Acuático y a los vecindarios del Oeste de Pasco.
- **Servicio Piloto al Mercado de Pulgas de Pasco:**  
Servicio piloto estacional y de fin de semana para mejorar el acceso al Mercado de Pulgas de Pasco, comenzando en agosto de 2026 y continuando hasta el final de la temporada del mercado, en octubre. BFT evaluará la asistencia al mercado durante la primavera para determinar si continúan las tendencias a la baja en la afluencia. El personal podrá recomendar posponer la implementación de este servicio si existen restricciones de recursos.
- **Reconfiguración de rutas para el circuito del centro de Richland:**  
Se espera que la construcción comience en la primavera de 2026. Las realineaciones viales afectarán las Rutas 1, 26, 123 y 225.
- **Ajuste del servicio al almacén de Amazon:**  
Implementar un servicio “tripper” entre semana o modificar los horarios de rutas

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

existentes para mejorar el acceso al Amazon Fulfillment Center, alineando los recorridos con los cambios de turno del personal.

▪ **Realineaciones menores de rutas y ajustes de horarios según sea necesario:**

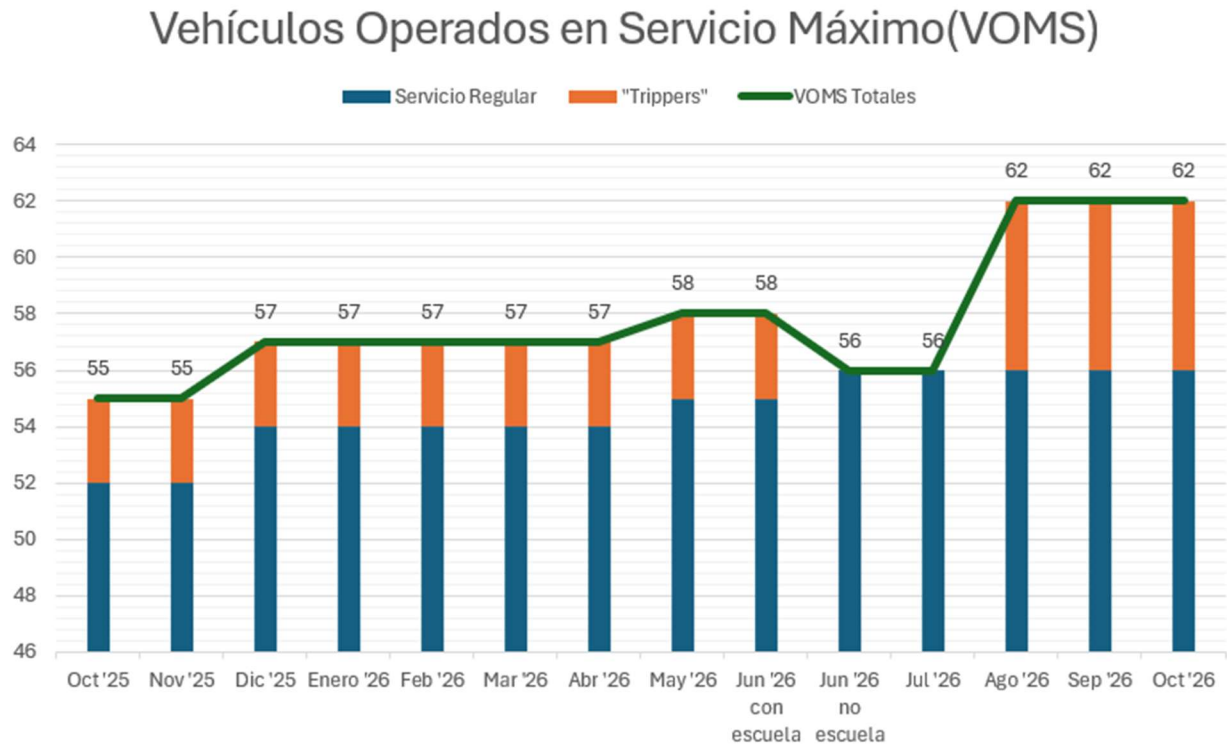
Los horarios pueden verse afectados por cambios en el número de pasajeros, variaciones del tráfico y el espaciamiento entre paradas. El personal de planificación continuará monitoreando y actualizando los ajustes conforme sea necesario.

Figura 2 — Resumen de Recomendaciones de Cambios en el Servicio ASP 2026

Ruta/Servicio	Recomendaciones	Cambio máximo estimado del vehículo	Fecha de inicio estimada	Horas de ingresos estimadas para 2026	Horas de ingresos anuales estimadas
Servicio de transporte y eventos especiales	Asignación de servicios específicos para abordar la sobreocupación y los traslados al empleo. Servicios para eventos especiales, como autobuses adicionales para la Feria, la Copa Mundial de la FIFA* y el Rally de Globos de Prosser.			2,500*	2,500*
Rutas 123	Se suspende debido a la baja afluencia de pasajeros.	-1	marzo	-97	-126
Rutas 26	Se suspende el servicio de las 7:15 a.m. debido a la baja afluencia de pasajeros y el tercer viaje de la tarde a las 3:00 p.m.	-1	marzo	-49	-63
Columbia Basin Veterans (Ruta 61)	Ruta local de Pasco que presta servicio a West A Street y al Centro de Veteranos	1	junio	1410	2560
Pasco Aquatics Center	Servicio piloto estacional para brindar un servicio más directo y frecuente al Centro Acuático y a West Pasco.	1	Día de los Caídos	2,100	3,590
Pasco Flea Market	Servicio piloto que opera de 7:00 a.m. a 4:00 p.m. los fines de semana desde marzo hasta octubre	-	agosto	180	595
Richland Downtown Loop	Reajuste de la ruta para adaptarse a los cambios	-	Primavera	-	-
<b>Total</b>				<b>6,044</b>	<b>9,056</b>
*Horas parcialmente subvencionadas para la FIFA					

**PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026**  
Ben Franklin Transit

Figura 2 Proyección de necesidades de vehículos ASP para 2026



La viabilidad de implementar el ASP 2026, ya sea de forma parcial o completa, dependerá del personal disponible y los recursos existentes.



# Recomendaciones para Rutas Fijas

Esta sección describe una serie de cambios recomendados para el servicio de rutas fijas de Ben Franklin Transit (BFT) en el año 2026. La implementación está programada para llevarse a cabo en junio y agosto de 2026.

Las recomendaciones de servicio de transporte se evaluaron utilizando una amplia gama de datos sobre rendimiento del sistema, número de pasajeros y características demográficas, detallados en los apéndices de respaldo. El Apéndice A presenta un resumen general del sistema, con métricas clave como número de pasajeros, horas con ingresos y puntualidad, estableciendo una línea base de las características generales del servicio. El Apéndice B incluye perfiles a nivel de ruta, mientras que el Apéndice C examina el número de pasajeros por parada, con el fin de destacar los patrones de demanda específicos por ubicación. El Apéndice D muestra los resultados del análisis de pasajeros del servicio CONNECT, proporcionando información sobre la conectividad del sistema y los flujos de viaje. Las consideraciones demográficas se abordan en el Apéndice E, que evalúa las tendencias generales del sistema, y en el Apéndice F, que se enfoca en las características de población, empleo y equidad dentro del área urbana, comparando la cobertura de servicio entre días laborables y domingos.

En conjunto, estos recursos proporcionan la base analítica para desarrollar y evaluar las recomendaciones de servicio, así como para diseñar mejoras potenciales para años futuros, también descritas en este documento.

## Implementar Servicio “Tripper” para Abordar la Sobrecarga de Pasajeros

Varias rutas del sistema operan a capacidad completa o cercana a ella durante los períodos pico, y la Ruta 3 excede regularmente los niveles de carga óptimos. Estas tendencias indican una necesidad creciente de aumentar la frecuencia y capacidad para mantener la calidad del servicio y apoyar el crecimiento sostenido del número de pasajeros.

Si bien las limitaciones actuales de vehículos y personal restringen la capacidad de atender completamente estas necesidades a corto plazo, podrían ser necesarios ajustes estratégicos.

En particular, se recomienda abordar la sobrecarga en la Ruta 3 mediante la reasignación de recursos provenientes del servicio “tripper” de la Ruta 123s, que presenta baja demanda.

## Descontinuación del Servicio de la Ruta 123s

En los últimos años, el personal de BFT recomendó descontinuar el servicio “Tripper” de la Ruta 123s debido al mínimo número de pasajeros. Sin embargo, tras la retroalimentación de la comunidad solicitando conservar la ruta, la Junta Directiva de BFT instruyó al personal a continuar operándola e incrementar los esfuerzos de promoción, con la intención de revisar su desempeño posteriormente. También se realizaron ajustes al servicio “Tripper” para atender la sobrecarga de pasajeros en la Ruta 123 en el centro de Richland, lo que generó un aumento temporal en el número de usuarios del “Tripper”.

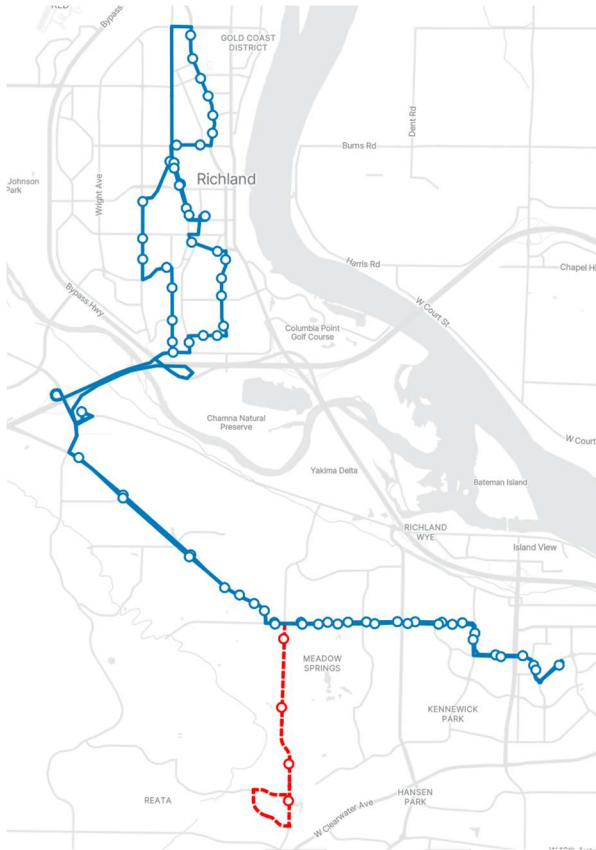
No obstante, el desvío a lo largo de Leslie Road, al sur de Gage Boulevard, ha mostrado una disminución continua en su uso, y para el año escolar 2025, el número de pasajeros en Leslie Road es mínimo o inexistente. Por lo tanto, el personal de planificación de BFT recomienda descontinuar completamente el servicio “Tripper” matutino de la Ruta 123s y reutilizar esos recursos en otras áreas, incluyendo aquellas que ayuden a aliviar la sobrecarga de pasajeros en otras rutas del sistema.

Los estudiantes que abordan la Ruta 123s cerca de Leslie y Gage tendrán como alternativa la Ruta 123 actual, la cual ofrece un recorrido similar. El servicio “Tripper” vespertino se mantendrá por el momento para ayudar a reducir la congestión en Jadwin, pero se eliminará la porción de Leslie Road (Figura 5). El personal de planificación continuará monitoreando el “Tripper” vespertino para determinar si este servicio se conservará en el futuro.

Figura 4 Características del Servicio Descontinuado de la Ruta 123s

Período de Servicio	Horario de Servicio	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación anual de horas de ingresos (propuesta)
<b>Día Laboral</b>	-	-1	-97	-126
<b>sábado</b>	-	-	-	-
<b>domingo</b>	-	-	-	-

*Figura 3 Eliminación de la Ruta 123s PM Leslie Road*



## Reducciones en la Ruta 26s

El año escolar 2025 ha mostrado una disminución en ciertos recorridos de la Ruta 26s, especialmente en los viajes de las 7:15 a.m. y las 3:00 p.m. El número de pasajeros seguirá siendo evaluado de manera continua. La Ruta 26 regular ofrece un servicio con frecuencia de 20 minutos, lo que permite distribuir mejor la carga de pasajeros. Si se eliminan dichos viajes, esto resultaría en una reducción prorrateada y anual de 49 y 63 horas de servicio con ingresos, respectivamente. El personal de planificación continuará monitoreando el desempeño durante el otoño y la primavera del ciclo escolar para determinar la viabilidad de mantener o eliminar dichos recorridos.

## Servicio para Veteranos de Columbia Basin (Ruta 61)

Varias áreas a lo largo de la Ruta 61 propuesta han sido insuficientemente atendidas por el transporte público, lo que ha limitado el acceso de sus residentes. Entre estas zonas se incluyen Flamingo Village Mobile Home Park, Columbia River Walk Apartments, Bishop Skylstad Commons, y el vecindario entre Ainsworth y A Street, al este de la 10ª Avenida, que abarca el Centro de Veteranos de Columbia Basin y los Inspire Development Centers.

## Ben Franklin Transit

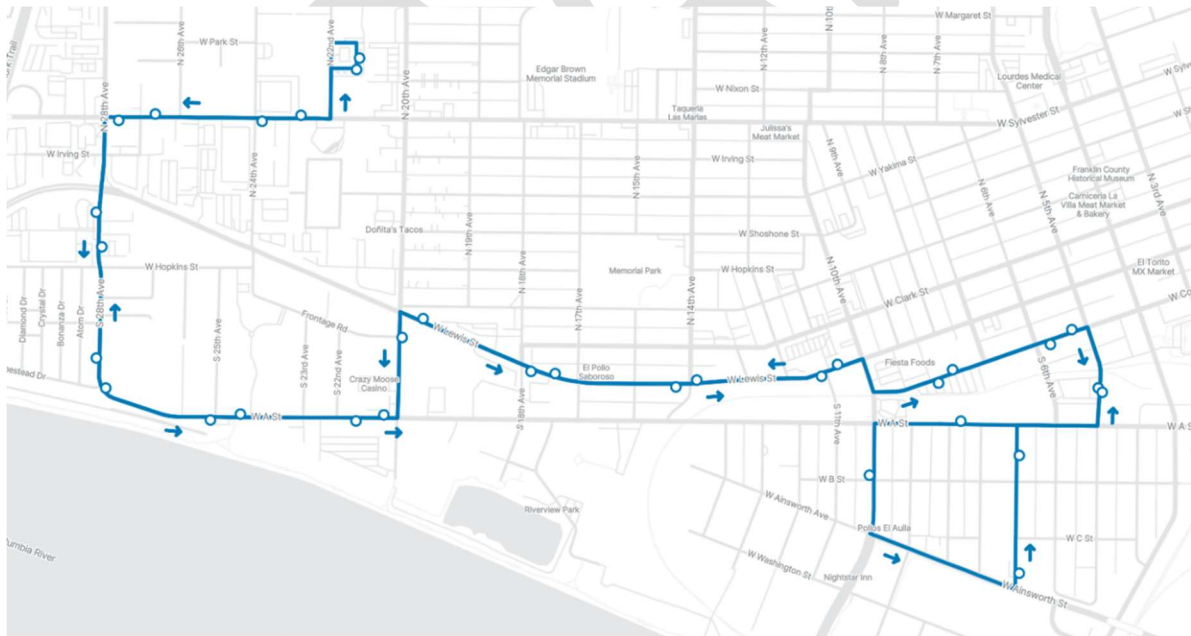
Para estas áreas, la Ruta 61 proporcionará conexiones directas hacia el Centro de Tránsito de 22nd Avenue, el centro de Pasco, y servicio directo al Banco de Alimentos y Servicios Comunitarios St. Vincent de Paul. La Ruta 61 coincidirá brevemente con la Ruta 65 a lo largo de Columbia Street, y con la Ruta 3 a lo largo de la 10ª Avenida, creando así oportunidades de transferencia entre rutas.

El servicio operará de lunes a viernes, de 7:30 a.m. a 5:00 p.m., siendo el último viaje el que parte del Centro de Tránsito de 22nd Avenue a las 5:00 p.m.

**Figura 6** *Características Propuestas del Nuevo Servicio de la Ruta 61*

Período de Servicio	Horario de Servicio	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación anual de horas de ingresos (propuesta)
<b>Día Laboral</b>	7:30 a.m. a 5:00 p.m.	1	-	2,560
<b>sábado</b>	-	-	-	-
<b>domingo</b>	-	-	-	-

**Figura 4** *Alineamiento propuesto de la Ruta 61*



## Apoyo para Eventos Especiales

Una tendencia actual en el transporte regional es el incremento de asistentes a eventos especiales que utilizan el transporte público para trasladarse. La mayoría de los eventos

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

locales han experimentado un aumento anual en el número de pasajeros. Un ejemplo reciente fue el servicio proporcionado durante el evento Night Glow del Prosser Balloon Rally, celebrado en septiembre de 2025, el cual registró 300 abordajes, una cifra excepcional para un evento realizado por primera vez. Otros eventos anuales con una demanda creciente de transporte público incluyen la Feria y Rodeo Benton Franklin y la carrera Lampson Cable Bridge Run de la Ciudad de Pasco.

Durante el verano de 2026, la ciudad de Seattle será sede de la Copa Mundial de la FIFA, que se anticipa como el evento deportivo más grande que haya presenciado nuestra región.

El personal de BFT ha estado coordinando con WSDOT y agencias regionales, en espera de que los planes de las jurisdicciones locales definan los detalles de los eventos y zonas de visualización local (“watch parties”).

Otras actividades estacionales con alta asistencia incluyen el Mercado de Pulgas de Pasco y la apertura regional del nuevo Centro Acuático de Pasco, los cuales se describen con mayor detalle en las secciones siguientes.

El personal de BFT recomienda asignar 2,500 horas adicionales de servicio con ingresos para cubrir servicios tipo “Tripper” y eventos especiales próximos. La porción utilizada para las actividades relacionadas con la FIFA se espera sea reembolsada por WSDOT.

### Servicio Piloto de Transporte al Centro Acuático de Pasco

BFT tiene la intención de implementar un servicio estacional que proporcione conexiones más directas y frecuentes hacia el nuevo Centro Acuático de Pasco y los vecindarios circundantes del Oeste de Pasco, con una operación tentativamente programada de mayo a septiembre. El objetivo es mejorar el acceso a las instalaciones recreativas y fortalecer la conectividad regional general.

BFT continuará evaluando la mejor manera de servir esta área, lo que podría requerir ajustes de horario o pequeñas desviaciones en las rutas existentes. Se anticipa que el servicio de fin de semana podría iniciar tan pronto como el Día de los Caídos (Memorial Day) en 2026.

### Servicio Piloto de Circulador Vecinal Estacional entre Semana y Sábados

El personal de BFT propone un circulador vecinal que atienda las áreas al norte de la autopista I-182, proporcionando servicio directo al nuevo Centro Acuático de Pasco. La ruta se conectará con las Rutas 67 y 225 y ofrecerá un viaje más directo desde el Centro de Tránsito de 22nd Avenue, utilizando la I-182 para llegar a Road 68. El servicio operará entre

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

semana durante las vacaciones de verano y los sábados durante todo el año. Los horarios de operación se confirmarán una vez que se publiquen los horarios del Centro Acuático.

Figura 8 Servicio Piloto del Circulador Vecinal del Centro Acuático de Pasco

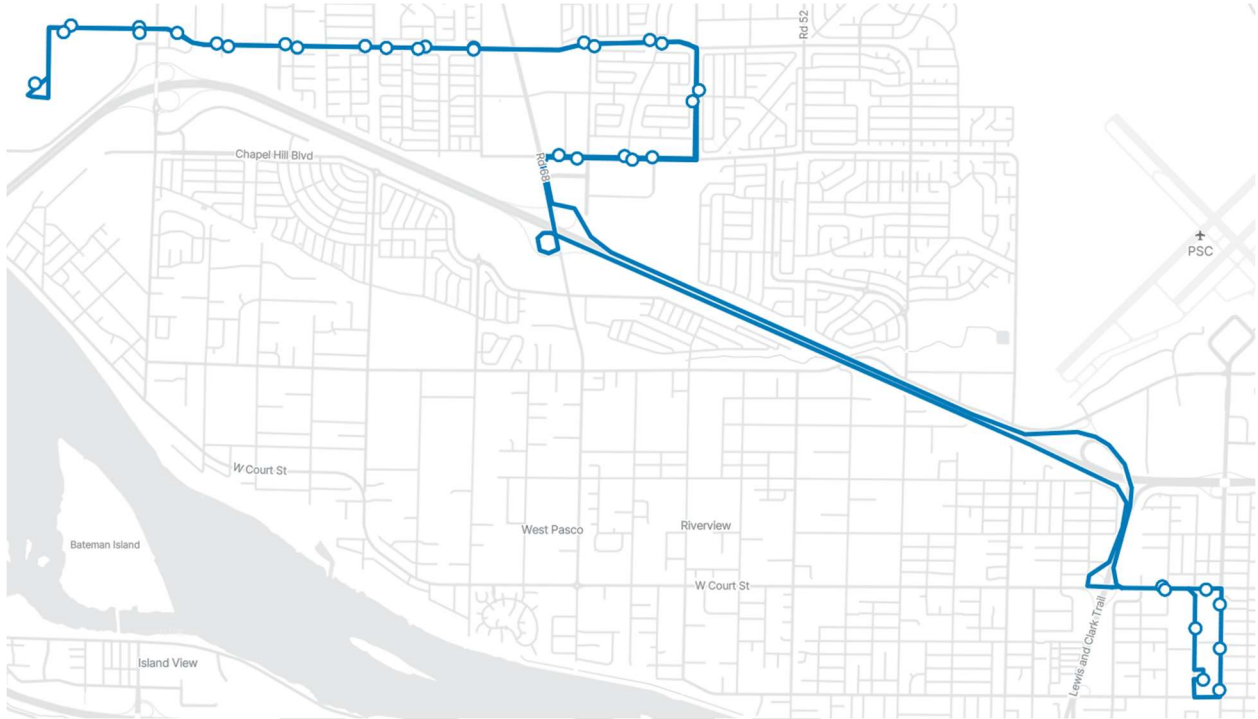


Figura 5 Propuesta de nuevas características de servicio para el Centro Acuático de Pasco

Período de Servicio	Horario de Servicio	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación anual de horas de ingresos (propuesta)
<b>Día Laboral</b>	por determinar	1	-	2,560
<b>sábado</b>	por determinar	1	-	510
<b>domingo</b>	por determinar		-	

### Variante de la Ruta 67 del Centro Acuático de Pasco – Servicio Dominical

La Ruta 67 es la máxima prioridad para la incorporación de servicio en domingo, con base en el análisis de datos demográficos, los niveles de ocupación, los estudios de cobertura y la retroalimentación reciente de las encuestas públicas.

El servicio operará cada hora utilizando un solo autobús para evaluar la demanda, y su terminal final estará ubicada en el Centro Acuático de Pasco.



## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

La programación de la ruta se realizará una vez que finalicen las obras en Road 108, lo cual podría requerir ajustes en el recorrido si no se dispone del tiempo suficiente para completarlo dentro del intervalo de una hora.

Figura 10 Variante de la Ruta 67 del Centro Acuático de Pasco – Servicio Dominical

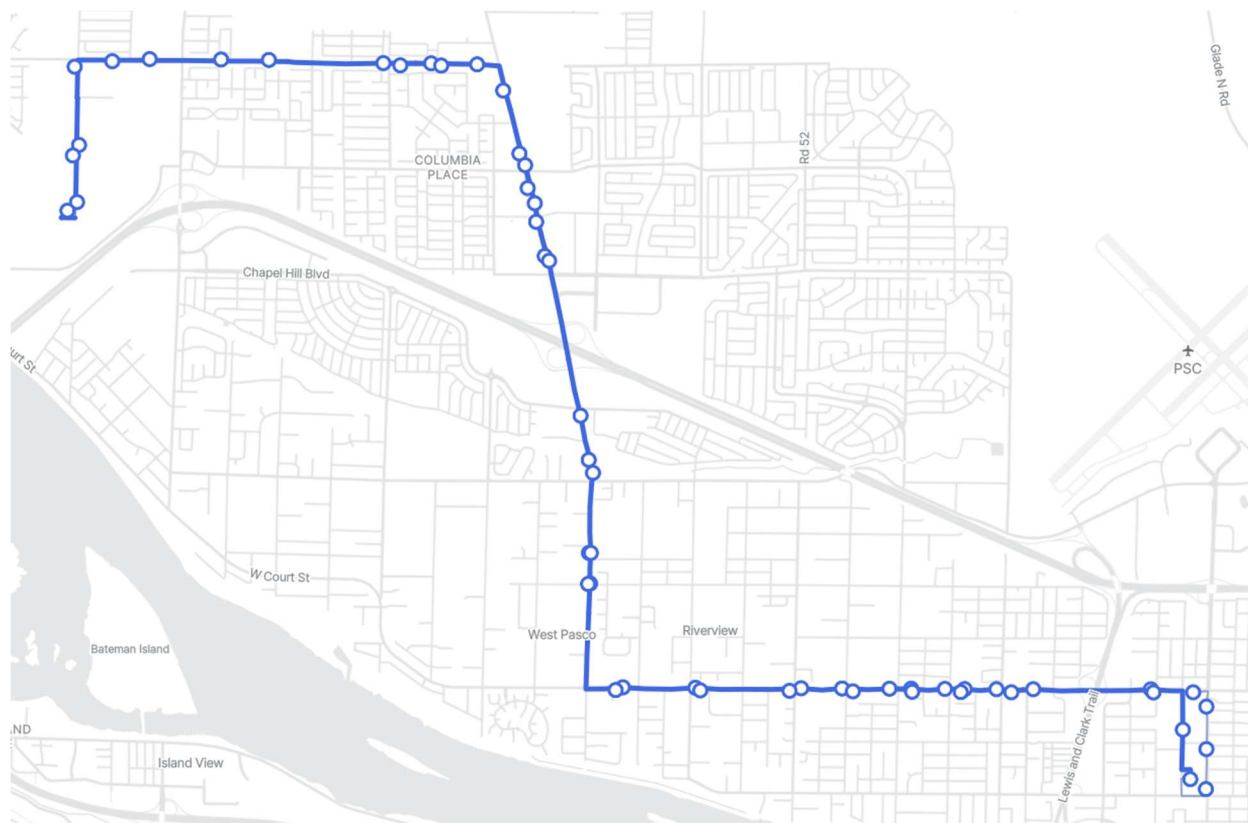


Figure 6 Propuesta de nuevas características de servicio para el Centro Acuático de Pasco, Ruta 67

Período de Servicio	Horario de Servicio	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación anual de horas de ingresos (propuesta)
<b>Día Laboral</b>	por determinar	-	-	
<b>sábado</b>	por determinar	-	-	
<b>domingo</b>	por determinar	1	-	520

## Servicio Piloto al Mercado de Pulgas de Pasco

El servicio al Mercado de Pulgas de Pasco ha sido una solicitud constante del público desde hace varios años. El mercado opera de marzo a octubre y registra una asistencia significativa, con entre 8,000 y 10,000 visitantes durante las temporadas más frescas de primavera y otoño, y entre 4,500 y 5,000 visitantes durante los meses cálidos de verano. Se

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

registró una asistencia récord en la primavera de 2025, con aproximadamente 20,000 personas asistiendo un domingo. La asistencia disminuyó durante el verano debido a factores relacionados con la industria agrícola, aunque el domingo con menor concurrencia aún registró 3,700 visitantes.

Para atender esta demanda, el personal de BFT recomienda implementar un servicio piloto exclusivo de fin de semana, comenzando en agosto de 2026 y operando hasta el final de la temporada del mercado en octubre.

BFT evaluará la asistencia al Mercado de Pulgas durante la primavera para determinar si las tendencias a la baja en la afluencia continúan. El personal podría recomendar posponer la implementación de este servicio si existen limitaciones de recursos.

Además de atender directamente al Mercado de Pulgas, la ruta funcionará como un circulador del centro de Pasco, ayudando a reducir la congestión de estacionamiento, incrementar el número de pasajeros y mejorar el acceso comunitario a los destinos locales.

Este programa piloto permitirá evaluar el potencial de servicio a largo plazo con base en el número de pasajeros, el rendimiento operativo y la retroalimentación de la comunidad. La viabilidad del servicio mejorará una vez que la Ciudad de Pasco conecte E Lewis Place con S Road 40 E.

Figura 12 Características Propuestas del Nuevo Servicio del Mercado de Pulgas de Pasco

Período de Servicio	Horario de Servicio	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación anual de horas de ingresos (propuesta)
<b>Día Laboral</b>	-	-	-	-
<b>sábado</b>	7:00 a.m. a 4:00 p.m. (temporal)	1	-	315
<b>domingo</b>	8:00 a.m. a 4:00 p.m. (temporal)	1	-	280

## Ben Franklin Transit

*Propuesta de alineación de Ruta para el mercado de pulgas de Pasco*



## Reconfiguración de Rutas para el Circuito del Centro de Richland

La Ciudad de Richland está convirtiendo George Washington Way y Jadwin Avenue en un par de calles de un solo sentido a través del núcleo del centro. Las rutas de transporte que actualmente operan en ambos sentidos por George Washington Way o Jadwin Avenue deberán reconfigurarse. Los autobuses podrían requerir ajustes en sus recorridos, modificar las calles utilizadas para los servicios hacia el norte y hacia el sur, o emplear vías alternas en algunas partes del centro. El personal de planificación de BFT ha estado trabajando con la ciudad en la reubicación de paradas de autobús, asegurando que permanezcan accesibles, seguras y convenientes para los peatones, considerando los nuevos cruces peatonales, banquetas y ciclovías. La construcción está programada para comenzar en la primavera de 2026.

## Ajuste del Servicio al Almacén de Amazon

Se está desarrollando una nueva ruta tipo “tripper” para atender los almacenes de Amazon ubicados sobre S Road 40 E en Pasco. Actualmente, el tiempo de conexión de la Ruta 64 en el Centro de Tránsito de 22nd Avenue provoca que el autobús llegue ligeramente tarde a Amazon, lo que lo hace menos conveniente para los empleados.

El personal de planificación de BFT planea reanudar conversaciones con Amazon para diseñar y promover un servicio de transporte dedicado desde el Centro de Tránsito de 22nd Avenue.

Sin embargo, ha habido cierta reserva por parte del personal debido a la falta de viajes en horarios muy tempranos. El inicio actual de servicio a las 6:00 a.m. no permite que los usuarios que viajan desde otras ciudades lleguen a Amazon antes del inicio de sus turnos.

Para resolver esto, el personal de planificación está explorando opciones para extender los horarios de servicio en 2027, particularmente en las primeras horas de la mañana, con el fin de mejorar la accesibilidad para los trabajadores y hacer más factibles estas

conexiones, en alineación con los objetivos del Plan de Transporte Público de Largo Plazo (LRTP).

## Pequeñas Reconfiguraciones de Rutas y Ajustes de Horario Según Sea Necesario

Los horarios pueden verse afectados por los cambios en la demanda de pasajeros, las variaciones del tráfico y la distribución de paradas de autobús. El personal de planificación continuará monitoreando y actualizando los horarios conforme sea necesario.

# Necesidades y Oportunidades Adicionales de Servicio de Ruta Fija

## Servicio en domingo

En general, se requiere y se justifica un servicio dominical más sólido dentro del sistema de BFT.

- La Ruta 67 es la máxima prioridad para el servicio dominical, basada en el análisis demográfico, la demanda de pasajeros, la cobertura, y las solicitudes públicas recabadas en encuestas recientes.
- Además de la demanda comprobada, la Ruta 65 cubre un área de alta necesidad de transporte público, por lo que debería considerarse en segundo lugar.
- La Ruta 42 también debe evaluarse para servicio en domingo, debido a la demanda existente y vacíos en la cobertura.
- Aunque la demanda en las Rutas 10, 20, 26, 48, 50 y 170 no parece tan alta como en otras rutas, éstas conectan áreas con mayores necesidades demográficas de transporte y cubren vacíos de servicio dominical.
- Con base en las respuestas obtenidas en las encuestas del LRTP de BFT, las rutas con mayor número de solicitudes para servicio en domingo fueron: 67, 26, 20, 170 y 65.

Dependiendo de los recursos disponibles y de los objetivos de la agencia BFT, el orden de prioridad sugerido para implementar el servicio dominical sería: 67, 65, 42, 20, 26, 170, 48, 50 y 10.

## Ubicaciones Potenciales para Nueva Cobertura de Servicio

Con base en un análisis de solicitudes de viaje de CONNECT, las siguientes ubicaciones podrían ameritar servicio de ruta fija:

1. **Finley:** River View High School / Finley Middle School
2. **Norte de Pasco / King City:** Pasco Processing, Americold Logistics Pasco
3. **Sur de Kennewick:** Santiago Country View Estates
4. **West Clearwater:** West Clearwater Rd, Desert Hills Middle School, Ridgeline Drive
5. **Badger Mountain Westgate:** Viviendas nuevas en Dallas/Trowbridge Road
6. **Sur de Richland:** Leslie Road / Hills West
7. **West Richland:** Keene Road

Además, con base en el análisis demográfico del área de servicio de BFT, la zona de Hildebrand/Bob Olson Parkway, en el sur de Kennewick, representa una brecha actual de servicio en un área con mayores necesidades de transporte.

## Ampliación del Horario de Servicio

Los planificadores de transporte evalúan la demanda de horarios de servicio más amplios analizando los datos de ocupación y patrones de viaje, especialmente en los primeros viajes de la mañana y los últimos de la noche. Una alta ocupación constante en estos horarios indica que los usuarios desean viajar antes o después de lo permitido por los horarios actuales, lo que sugiere una demanda no satisfecha de horas extendidas. Al analizar estas tendencias junto con la retroalimentación de los usuarios, los patrones laborales y las consideraciones de equidad, los planificadores determinan dónde la expansión del servicio temprano o nocturno sería más efectiva para atender las necesidades de la comunidad.

Con base en los datos de ocupación de abril y mayo de 2025, se identificó posible demanda para los siguientes ajustes en el horario de servicio:

1. **Ruta 40:** Servicio de llegada más tarde en domingo
2. **Ruta 1:** Servicio de salida más temprano entre semana
3. **Ruta 65:** Servicio más temprano entre semana
4. **Ruta 1:** Servicio de salida más temprano en domingo
5. **Ruta 42:** Servicio de llegada más tarde entre semana
6. **Ruta 123:** Servicio más temprano entre semana
7. **Ruta 1:** Servicio de salida más temprano en sábado
8. **Ruta 3:** Servicio de llegada más temprano y salida más tarde en domingo
9. **Ruta 47:** Servicio de llegada más tarde en domingo
10. **Ruta 64:** Servicio más temprano en sábado
11. **Ruta 40:** Servicio de salida más tarde entre semana

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

**12. Ruta 48:** Servicio de salida más tarde en sábado

**13. Ruta 47:** Servicio de salida más temprano en domingo y sábado

**14. Ruta 65:** Servicio más temprano en sábado

Detalles adicionales sobre las mejoras potenciales en la extensión del horario de servicio se presentan en la Figura 14.

Figura 14 Mejoras Recomendadas en la Ampliación del Horario de Servicio Futuro

	Ruta	Propuesta de ajuste del período de servicio	Nuevos horarios de viaje propuestos	Viajes diarios adyacentes	Viajes adyacentes pasajeros anuales	Impacto estimado en las horas de ingresos anuales	Pasajeros de viajes adyacentes por hora de nuevos ingresos
1	40	Servicio más tarde en dirección sur el domingo	6:30pm	8.4	436	26	16.8
2	1	Servicio más temprano en dirección oeste los días laborables	5:45am	7.7	1,951	128	15.3
3	65	Servicio más temprano los días laborables	5:30am	14.9	3,807	255	14.9
4	1	Servicio más temprano en dirección oeste el domingo	7:30am	9.8	507	39	13.0
5	42	Servicio con retraso en dirección este los días laborables	9:30pm	6.4	1,631	128	12.8
6	123	Servicio más temprano en días laborales	5:30am salida; 5:27am entrante	17.3	4,418	383	11.6
7	1	Servicio más temprano en dirección oeste el sábado	6:30am	5.7	295	26	11.3
8	3	Servicio más temprano en dirección norte el domingo	7:30am	10.9	566	52	10.9
9	3	Servicio más tarde en dirección sur el domingo	6:30pm	9.9	514	52	9.9
10	47	Servicio más tarde en dirección este el domingo	6:30pm	8.4	436	52	8.4



## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

	Ruta	Propuesta de ajuste del período de servicio	Nuevos horarios de viaje propuestos	Viajes diarios adyacentes	Viajes adyacentes pasajeros anuales	Impacto estimado en las horas de ingresos anuales	Pasajeros de viajes adyacentes por hora de nuevos ingresos
11	64	Servicio más temprano los sábados	6:30am	6.3	329	52	6.3
12	40	Servicio más tarde en dirección oeste los días laborables	8:15pm	6.3	1,595	255	6.3
13	48	Servicio más tarde en dirección oeste el sábado	9:30pm	5.8	300	52	5.8
14	47	Servicio más temprano en dirección oeste el domingo	7:30am	5.1	267	52	5.1
15	47	Servicio más temprano en dirección oeste el sábado	6:30am	4.8	248	52	4.8
16	65	Servicio más temprano los sábados	6:30am	4.6	237	52	4.6
<b>Total</b>					<b>17,536</b>	<b>1,655</b>	

### Mejoras en la Frecuencia / Servicios “Tripper”

Varias rutas del sistema están operando a capacidad total o cercana a ella durante los períodos pico. Con base en los datos de abril y mayo de 2025, las Rutas 1, 3, 40, 47, 65, 123 y 225 podrían ameritar mejoras en la frecuencia de servicio entre semana, debido a patrones sólidos de ocupación. En particular, la Ruta 3 podría requerir viajes adicionales para atender problemas de carga máxima. Asimismo, la Ruta 170 debería considerarse para ofrecer un servicio horario constante entre semana y los sábados, con el fin de fortalecer las conexiones regionales útiles.

La siguiente tabla presenta los ajustes propuestos en las rutas, con el objetivo de responder a la demanda actual mientras se prepara el sistema para su crecimiento futuro. A medida que la demanda de pasajeros continúe aumentando, las inversiones relacionadas con la capacidad serán cada vez más cruciales.

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

Figura 15

*Mejoras Recomendadas en la Frecuencia de Servicio Futuro*

	Ruta	Mejora propuesta	Estimated Annual Revenue Hour Impact	New Peak Buses
1	65	Frecuencia de 15 minutos desde la 1:30 hasta las 3:30 pm los días laborables	1,020	2
2	40	Frecuencia de 15 minutos desde la 1:45 hasta las 3:45 pm los días laborables	1,020	2
3	3	Frecuencia de 12 minutos desde las 6 am hasta las 7 am los días laborables	255	0
4	1	Frecuencia de 10 minutos desde la 1:30 hasta las 3:30 pm los días laborables	1,530	3
5	47	Frecuencia de 15 minutos desde la 1:30 hasta las 3:30 pm los días laborables	2,040	4
6	123	Frecuencia de 15 minutos desde las 6 am hasta las 8 pm los días laborables	14,280	4
7	225	Frecuencia de 15 minutos desde las 6 a. m. hasta las 5 p. m. los días laborables	5,610	2
<b>Total</b>			<b>22,755</b>	<b>17</b>

## Diseño de Rutas / Programación

Con base en una revisión de la red de rutas existente de BFT y las mejores prácticas de planificación del transporte, se identificaron las siguientes oportunidades:

- **Considerar formas de eliminar rutas circulares.** Las rutas deberían operar en la misma alineación en ambas direcciones, para que sea fácil para los pasajeros regresar al lugar de origen. Hay oportunidades para evaluar el diseño de servicio de la Ruta 25 y la Ruta 41, ya sea para operar de manera bidireccional o reasignar recursos a otros servicios.
- **Evaluar oportunidades para mejorar servicios poco productivos.** La Ruta 50 es una de las rutas menos productivas del sistema, y gran parte de su alineación duplica la Ruta 123. El servicio y la programación deberían evaluarse para asegurar el mejor uso de los recursos; las oportunidades potenciales incluyen: desfazar los horarios de salida desde Three Rivers Transit Center con la Ruta 123 para proporcionar un servicio de 15 minutos al Columbia Center Mall, extender la ruta para mejorar la cobertura del sistema, o reasignar recursos a otras rutas.
- **Revisar oportunidades para garantizar la consistencia del servicio.** El servicio debería diseñarse para que sea fácil de usar e intuitivo de entender. En la Ruta 26, BFT podría considerar mantener la cobertura nocturna en los viajes de las 8:30, 9:00 y 9:30 p.m., reduciendo la frecuencia a 40 minutos en lugar de 30, lo que

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

mantendría un servicio consistente para el complejo de apartamentos “Tides at Willow Pointe”. BFT también debería considerar alinear los niveles de servicio entre semana y fines de semana, por ejemplo, reinstaurando el servicio los sábados en la Ruta 41 o mejorando la frecuencia del servicio entre semana en la Ruta 170 a horario constante.

- **Considerar realinear el servicio para atender nuevos generadores de pasajeros, especialmente si la realineación no implica costos adicionales.** Por ejemplo, BFT podría realinear la Ruta 10 para dar servicio al nuevo Costco en Queensgate una vez que se construya la glorieta planeada en Duportail & Kennedy. También podría haber demanda de revisar la alineación de la Ruta 10 para atender la sección de mayor densidad Keene & Belmont en West Richland, la cual muestra demanda hacia Flat Top Community Park según los viajes registrados en CONNECT.
- **Revisar el diseño de servicio paralelo en Kennewick.** Un gran número de rutas paralelas (Rutas 1, 40, 42 y 48) operan en Kennewick. Podría ser útil evaluar si el diseño de servicio este-oeste existente coincide con los patrones de viaje deseados, así como si alguna de estas rutas podría combinarse en un servicio de mayor frecuencia para atender mejor las necesidades de los pasajeros y maximizar los recursos disponibles.
- **Considerar el rediseño del servicio en Richland.** Existen varias rutas superpuestas y paralelas en Richland, incluida la Ruta 1 de alta frecuencia. BFT podría evaluar la posibilidad de ahorrar recursos o crear un servicio de mayor frecuencia combinando o reasignando las rutas 25, 26 y 123.

## Perspectiva del Plan de Tránsito a Corto Plazo

El personal de planificación de BFT espera crear un plan a corto plazo que coincida con las áreas de crecimiento identificadas y las necesidades detectadas en el LRTP. Los siguientes son planes tentativos propuestos para 2027:

- **Ruta Local West Clearwater:** Servicio de ruta fija para apoyar a Desert Hills Middle School y la vivienda de alta densidad a lo largo de Ridgeline Dr.
- **Ruta Piloto de Conexión King City:** Nuevo servicio piloto para probar la ruta fija hacia el Pasco Industrial Park en King City
- **Servicio Intermedio Ruta 2X:** Nuevo servicio intermedio cada 30 minutos
- **Mejoras en la Cobertura de Servicio entre Semana:** Servicio más temprano los días entre semana a partir de las 5:30 a.m. en rutas principales (Rutas 1, 3, 40, 47, 64, 123 y 225), junto con la adición estratégica de viajes y/o un servicio más

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

consistente en cuatro rutas (Rutas 25, 41, 42 y 170) debido a ajustes de programación.

- **Mejoras en la Cobertura de Servicio los Domingos:** Servicio más temprano los domingos a partir de las 7:00 a.m. en las Rutas 1, 3, 40, 47, 64, 123 y 225.

Figura 16

Resumen de Recomendaciones Potenciales de Cambios de Servicio ASP 2027

Ruta/Servicio	Recomendación	Cambio máximo estimado del vehículo	Horas de ingresos estimadas para 2026*	Horas de ingresos anuales estimadas
West Clearwater	Nuevo servicio de 30 minutos de 6 a.m. a 8 p.m. los días laborales	1	1,974	3,584
King City	Servicio piloto de transporte para viajeros de 5:00 a.m. a 9:00 a.m. y de 4:00 p.m. a 9:00 p.m. los días laborales	2	2,820	5,120
Ruta 2X	Nuevo servicio de mediodía de 30 minutos	-	1,306	2,372
Rutas 1, 3, 25, 40, 41, 42, 47, 64, 123, 170, 225, y 240	Mejoras en el horario de servicio entre semana	-	2,602	3883
Rutas 1, 3, 40, 47, 64, 123, y 225	Mejoras en la duración del servicio dominical	-	573	1,040
<b>Total</b>			<b>9,275</b>	<b>15,999</b>
*Assumes service begins in June 2027				

## Recomendaciones Adicionales

### CONNECT

En 2025, BFT se enfocó en expandir el servicio CONNECT mientras aseguraba que las rutas fijas siguieran siendo la opción de transporte principal y más eficiente. El próximo año incluirá la exploración de oportunidades de crecimiento para satisfacer la demanda creciente, incluyendo la adición de horarios más tempranos por la mañana, así como hacer del transporte público una opción más práctica y confiable para los usuarios de la región.

Bajo la dirección de la Junta Directiva de BFT, se considerarán cuidadosamente las mejoras potenciales de CONNECT, asegurando que el servicio continúe satisfaciendo las necesidades de los usuarios que no tienen acceso a rutas fijas o cuando estas rutas no están disponibles. BFT también llevará a cabo una encuesta bianual a clientes a través de

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

la aplicación CONNECT para recopilar comentarios y tomar decisiones basadas en datos para futuras mejoras. El personal evaluará la necesidad de puntos de interés adicionales según las demandas del crecimiento de la comunidad.

BFT se enfocará en mejorar la experiencia de la aplicación en todas las plataformas, asegurando funcionalidad consistente y confiable para usuarios de Android y iOS. Además, BFT está comprometido a monitorear a sus socios conductores, garantizando capacitación integral y las herramientas necesarias para ofrecer un servicio de alta calidad. Para mejorar el acceso, BFT promoverá activamente los servicios CONNECT dentro de la comunidad con competencia limitada en inglés. Los horarios, zonas y cobertura del servicio podrán ajustarse según las necesidades de la comunidad o las consideraciones presupuestales.

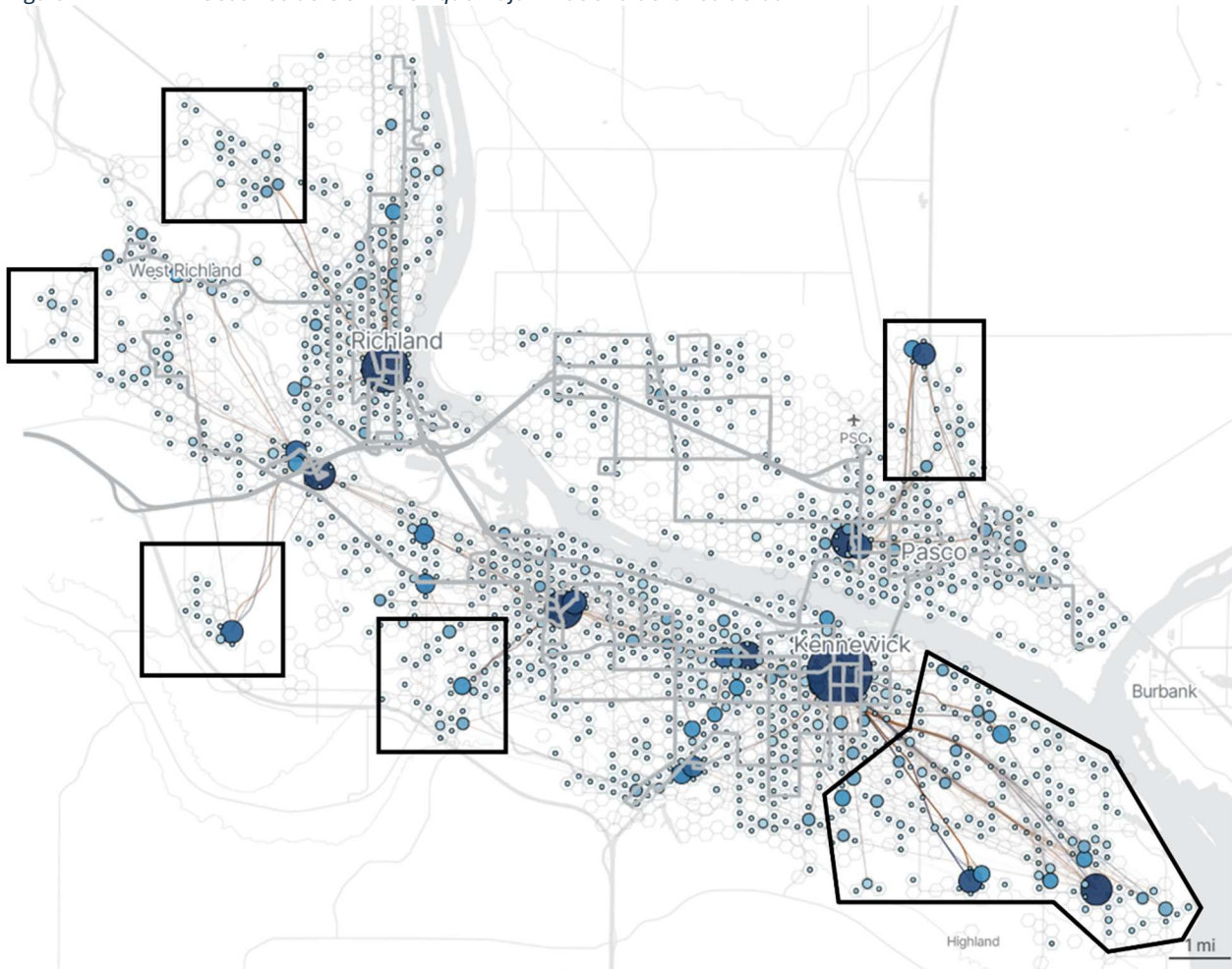
A través de estos esfuerzos, BFT busca proporcionar soluciones de movilidad convenientes, confiables y accesibles que cumplan con las expectativas de la comunidad y mejoren la experiencia general del transporte. El personal continuará evaluando la efectividad de CONNECT y podrá hacer ajustes a mediados de 2026.

### Tendencias de Uso de CONNECT

Los datos de viajes de CONNECT (Figura 17) revelan patrones emergentes de pasajeros más allá de la red actual, destacando oportunidades para una expansión estratégica que sirva mejor a la comunidad y apoye el crecimiento a largo plazo. Los datos subrayan la necesidad de un servicio de ruta fija consistente en áreas clave para ofrecer mayor capacidad y opciones más confiables. Si bien algunas ubicaciones sugieren acciones inmediatas, todas las áreas destacadas merecen una consideración cuidadosa.

Figura 17

Usuarios de CONNECT que viajan más allá de la red actual



A medida que estas áreas crecen, el transporte público jugará un papel cada vez más vital. Se espera que Horn Rapids continúe expandiéndose, lo que permitirá al personal de Planificación de BFT refinar las estrategias de servicio a medida que avance el desarrollo. En West Richland, la finalización del proyecto SR 224 en 2027 proporcionará la infraestructura necesaria para extender el servicio. Badger Mountain South se está expandiendo, y las mejoras a lo largo de Dallas Rd y la extensión planificada de Gage Blvd crean condiciones favorables para el transporte público futuro.

West Clearwater se destaca como un corredor de alta prioridad. Las solicitudes de empresas, la nueva vivienda en Ridgeline Drive, Desert Hills Middle School y los desarrollos habitacionales a lo largo de Bob Olson Parkway indican una demanda fuerte e inmediata. En Finley, donde la comunidad está poco poblada y la infraestructura peatonal y accesible según ADA es limitada, CONNECT seguirá siendo la mejor opción por ahora, asegurando que los residentes puedan acceder a los servicios esenciales.



## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

El complejo industrial de Pasco en el área de King City, que proporciona casi 2,400 empleos, concentra una de las mayores cantidades de viajes de CONNECT. Los empleadores reportan que los nuevos trabajadores a menudo preguntan si el transporte público llega a esta zona y comparten historias de empleados que van en bicicleta a entrevistas o pagan transporte solo para llegar al trabajo. Expandir un servicio confiable y asequible de rutas fijas aquí apoyaría directamente tanto a las familias como a las empresas, asegurando que el transporte público acompañe el crecimiento de la región.

Figura 18 Análisis de Uso de CONNECT (Clasificado)

	Ubicación	Descripción	Viajes de origen	Viajes de destino	Viajes totales	Lugares destacados para viajes en pareja
1	Finley	River View High School/ Finley Middle School, Columbia Place	2,360	2,021	<b>4,381</b>	Kennewick (Kennewick High School, Finley & Havana, S Oak & E 27th, S Vancouver & W 21st, S Vancouver & W 45th, Aspen Hills Apartments, Quail Ridge, Walmart)
2	North Pasco/King City	Pasco Processing, Americold Logistics Pasco	1,227	1,667	<b>2,894</b>	Pasco (Tierra Vida Apartments; Alderwood Police Station area apartments; Memorial Park; N 12th & W Nixon neighborhood)
3	West Finley	Santiago Country View Estates	983	563	<b>1,546</b>	Kennewick (Kennewick High School)
4	West Clearwater	West Clearwater Rd, Desert Hills Middle School, Ridgeline Drive	684	609	<b>1,293</b>	Three Rivers, Trios Southridge, Highland Village
5	Horn Rapids	Horn Rapids & Twin Bridges Communities, Horn Rapids Industrial Park	550	645	<b>1,195</b>	Knight Street Transit Center, Richland Airport Business Park, Stevens Park & Ride, Grocery Stores
5	Badger Mountain South	Dallas/Trowbridge Road new construction homes	651	452	<b>1,103</b>	Queensgate, Flat Top
6	South Richland	Leslie Road/Hills West	522	407	<b>929</b>	Queensgate, Three Rivers, Cherry Blossom Meadows
7	West Richland	Keene Rd	235	82	<b>317</b>	Flat Top, Queensgate

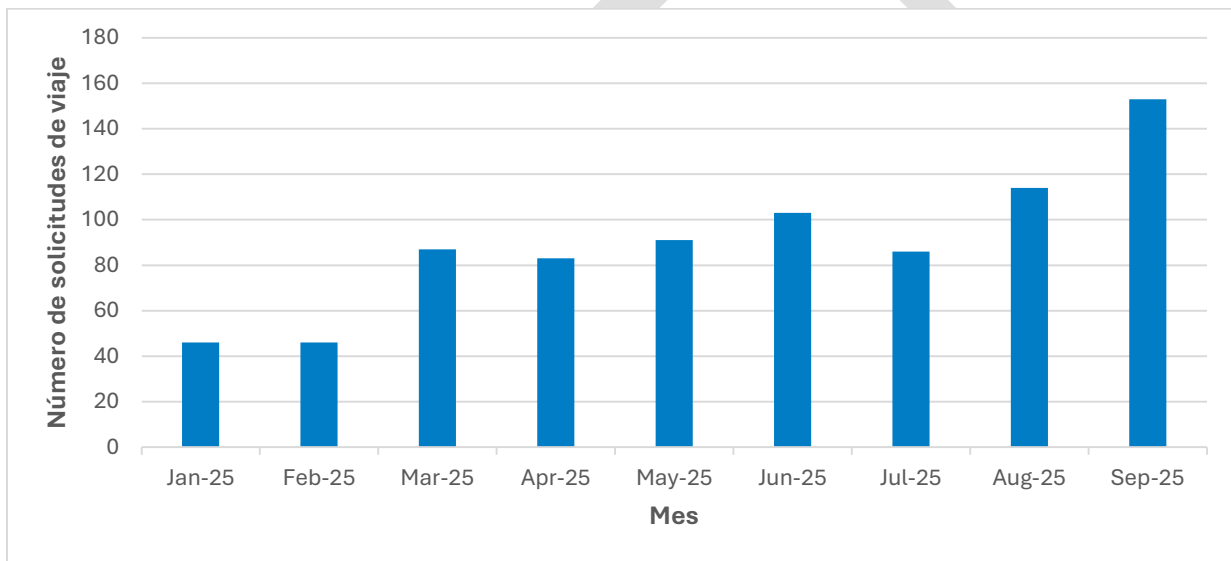
Fuente: Datos de viajes de CONNECT de enero a julio de 2025

## Evaluación del Horario de Servicio de CONNECT

El análisis de las solicitudes de viajes de CONNECT de Ben Franklin Transit indica una creciente demanda de servicio en horas tempranas de la mañana. Aunque el total de pasajeros durante estas horas sigue siendo moderado, los datos muestran de manera consistente un patrón claro: los usuarios buscan viajes al inicio del día de servicio, lo que sugiere la necesidad de un horario de servicio que comience más temprano.

Además, esta tendencia se ha fortalecido durante 2025, lo que indica que agregar horas de CONNECT más tempranas podría satisfacer mejor las necesidades de viaje para el trabajo y otros viajes esenciales, alineándose con los esfuerzos más amplios para expandir el horario de servicio en todo el sistema.

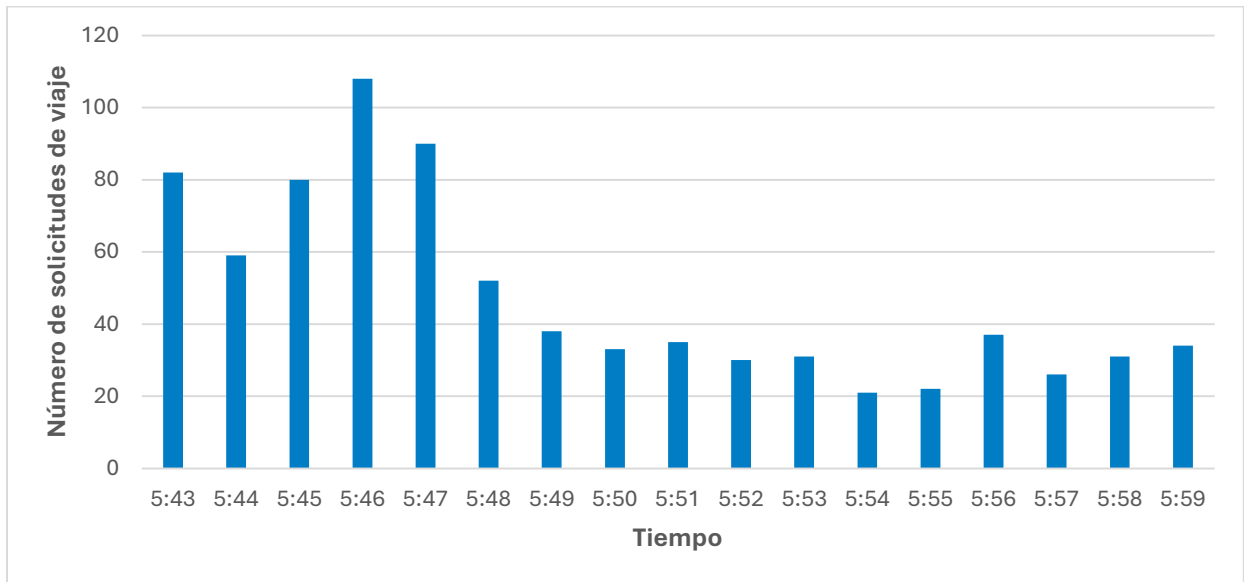
Figura 19 — Crecimiento en Solicitudes de Viajes CONNECT antes de las 6:00 a.m. en 2025



## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

Figura 8 Solicitudes de viaje CONNECT por minuto antes de las 6:00 a. m. en 2025



### Dial-A-Ride (DAR)

BFT está comprometido a proporcionar un servicio de paratransito confiable y accesible en los condados de Benton y Franklin dentro del PTBA. Un objetivo clave para 2025 es mejorar los niveles de personal de Dial-A-Ride (DAR). BFT reconoce que la dedicación y experiencia del personal afectan directamente la experiencia de los usuarios. Para cumplir este objetivo, BFT implementará iniciativas estratégicas para atraer y retener personal calificado, asegurando que haya suficiente personal capacitado para cubrir la demanda del servicio. En casos donde la escasez de personal afecte temporalmente el servicio, el equipo de operaciones está explorando soluciones para minimizar las interrupciones. De ser necesario, el equipo podría colaborar con un proveedor externo para mantener la confiabilidad del servicio y satisfacer las necesidades de los usuarios.

A medida que BFT planea ampliar el horario y la cobertura del servicio de rutas fijas en 2026, también serán necesarias mejoras complementarias para el servicio DAR, de acuerdo con las regulaciones de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Esto puede requerir ajustes de recursos, incluyendo horas de servicio adicionales y personal, para garantizar un acceso equitativo a usuarios con discapacidad durante los mismos períodos y ubicaciones de servicio extendido.

En 2026, BFT planea implementará un nuevo software para DAR diseñado para mejorar significativamente la eficiencia del servicio y la experiencia del cliente. Al optimizar la eficiencia de las rutas, se espera reducir tiempo ocioso, kilómetros recorridos sin

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

pasajeros, horas no productivas y horas extras del personal. Para los clientes, la plataforma ofrecerá una aplicación móvil fácil de usar para reservar viajes, enviar solicitudes de elegibilidad y rastrear los buses DAR en tiempo real. Los viajes se negociarán automáticamente al momento de la reserva, mientras que un agente con IA gestionará llamadas rutinarias como cancelaciones y solicitudes de tiempo estimado de llegada, reduciendo volumen de llamadas y tiempos de espera. Según los niveles de personal, la agencia también planea probar un servicio premium el mismo día a finales de 2026, ofreciendo mayor flexibilidad para los usuarios.

### Rideshare

En 2026, BFT se enfocará en ampliar el alcance e impacto del programa Rideshare. Los objetivos principales incluyen: incrementar los grupos de Rideshare, fomentar un sentido de comunidad entre los usuarios, aliviar la congestión del tráfico y reducir el impacto ambiental. Al incentivar la participación, BFT busca mejorar las opciones de transporte y promover viajes sostenibles.

Además de expandir los grupos de Rideshare, integrar telemática y ajustar tarifas, BFT planea crear videos educativos para guiar a nuevos participantes en el proceso de iniciar y unirse a grupos de Rideshare, proporcionándoles el conocimiento y recursos necesarios para aprovechar al máximo su experiencia.

### Opciones de Transporte Potenciales para King City

En el verano de 2025, el personal de Planificación de BFT tomó medidas proactivas para atender las crecientes necesidades de transporte del área de King City en Pasco, así como para apoyar la demanda continua de transporte y la necesidad de horarios más amplios en el Amazon Fulfillment Center de Pasco. Reconociendo el rápido desarrollo de la región y la creciente demanda de movilidad para la fuerza laboral, el personal de BFT comenzó a interactuar directamente con empleadores locales para comprender mejor los desafíos de transporte que enfrentan sus empleados, especialmente aquellos sin acceso a transporte personal confiable.

Una opción identificada fue el programa Rideshare de BFT. Como medida temporal, BFT propuso expandir el acceso a su flota de vans, permitiendo que grupos de empleados formen grupos de Rideshare para trasladarse hacia y desde los lugares de trabajo en King City. Este enfoque ofrece una solución flexible y económica, además de apoyar a los empleadores regionales en mantener la estabilidad de su fuerza laboral mientras se evalúan estrategias de transporte a largo plazo.

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

BFT mantiene su compromiso de apoyar el desarrollo económico y mejorar el acceso a oportunidades de empleo en toda la región de Tri-Cities. Nuestro enfoque colaborativo con los empleadores de King City refleja la dedicación continua a construir soluciones de transporte receptivas y centradas en la comunidad.

Figura 21

Iniciativas Planificadas de Rideshare



## Programa de Paradas de Autobús y Amenidades

El personal de Planeación de BFT llevará a cabo un análisis integral de todas las paradas de autobús actuales entre octubre de 2025 y junio de 2026 para identificar los sitios ideales que cumplan con los estándares de seguridad, accesibilidad y eficiencia mediante un espaciamiento adecuado. Durante este proceso, aproximadamente entre 100 y 120 paradas en total serán agregadas, reubicadas o eliminadas para lograr ubicaciones óptimas.

La construcción y las mejoras de amenidades continuarán a lo largo de 2026, con metas para poner 35 paradas adicionales en cumplimiento con la ADA, instalar 15 nuevos refugios y añadir 20 bancas en todo el sistema.

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

### Ben Franklin Transit

Un Programa Piloto de Postes Reflectantes se lanzará a inicios de 2026 para instalar paneles reflectantes en los postes de paradas de autobús a lo largo de dos rutas, mejorando la visibilidad nocturna para usuarios y operadores. Con base en los resultados del piloto, se planea una implementación en todo el sistema más adelante ese mismo año.

En el verano de 2026, se publicará una versión actualizada de las Guías y Estándares de Diseño de Paradas de Autobús para reflejar las mejores prácticas actuales y asegurar la consistencia en toda la red. Más adelante, en otoño, se llevará a cabo una auditoría completa de todas las paradas para evaluar el cumplimiento con la ADA, identificar oportunidades de mejora y perfeccionar la precisión de los datos a nivel de parada para una toma de decisiones más efectiva.

Como parte de la modernización más amplia del sistema de BFT, toda la señalización de paradas de autobús se actualizará a un diseño más informativo y compatible con la ADA entre finales de 2026 y mediados de 2027. La primera fase se enfocará en el diseño e impresión, seguida de una segunda fase que completará la instalación en todo el sistema.

### Corredor de Servicio Frecuente (T3 2024 – T4 2030)

Este proyecto es uno de varios respaldados por los fondos de *Move Ahead Washington* en BFT. Es una iniciativa de ingeniería de corredor a largo plazo enfocada en la planeación, el diseño y la construcción de mejoras en las rutas de servicio frecuente de BFT (aquellas que operan cada 15 minutos o menos). El proyecto incluye mejoras que fortalecen la seguridad, la accesibilidad y la experiencia del pasajero en las paradas ubicadas en estas rutas. Estas mejoras darán a los corredores una identidad distintiva mediante amenidades actualizadas y diseños de paradas accesibles bajo la ADA.

El proyecto inició oficialmente en el T3 de 2024 con el Paso 1: Diseño Conceptual y Planeación.

Durante finales de 2024 y 2025, BFT avanzó el trabajo de diseño conceptual y planeación para:

<b>Fase</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>Ruta</b>	<b>1</b>
<b>Fase</b>	<b>2</b>	<b>–</b>	<b>Ruta</b>	<b>3</b>

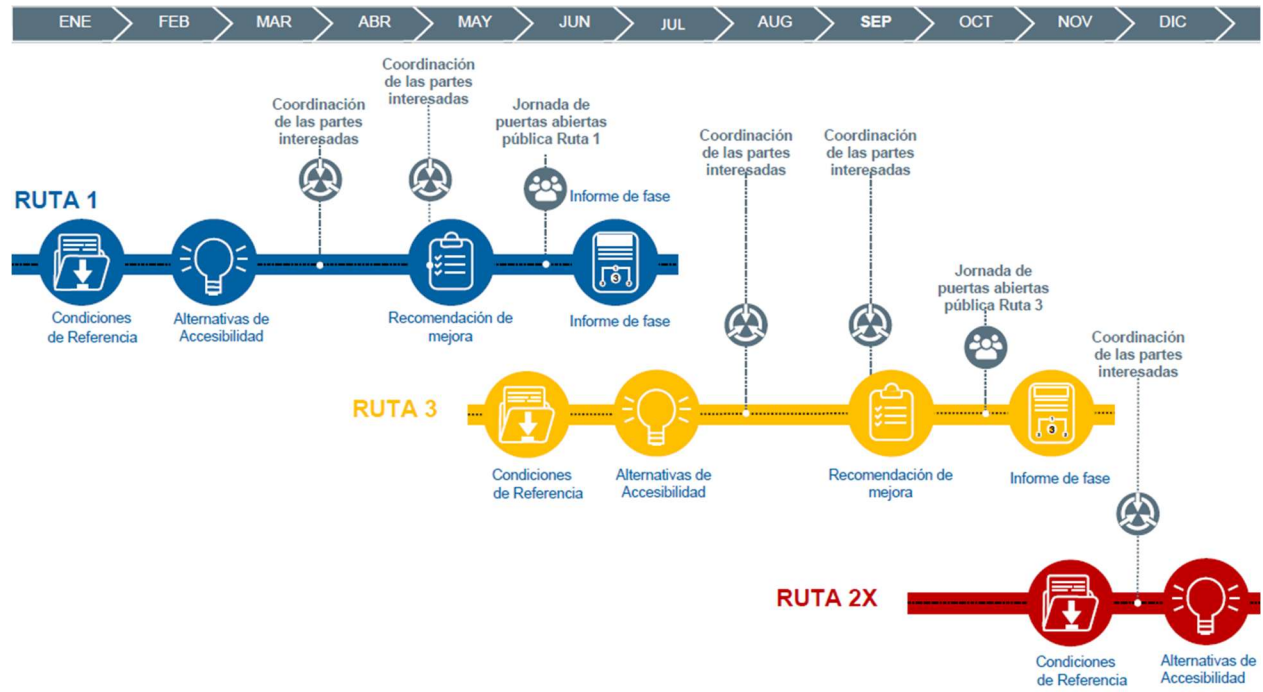
**Fase 3 – Ruta 2X** (una nueva ruta creada en el T4 de 2025)

En 2026, el proyecto continuará con el diseño conceptual y la planeación de la Fase 3 (Ruta 2X) y avanzará a la siguiente etapa para las Rutas 1 y 3.

# PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

## Ben Franklin Transit

Figura 22 Cronograma de divulgación del Corredor de Servicio Frecuente





# Participación Pública y Retroalimentación

## Proceso del ASP 2026

**Los comentarios finales y los resultados se incluirán al concluir el proceso de participación pública.**

El personal de Planificación de Ben Franklin Transit (BFT) lideró un esfuerzo coordinado de divulgación para involucrar a la comunidad en el desarrollo de los cambios de servicio propuestos. Para aumentar la conciencia y fomentar la participación, el equipo de Marketing promovió el período de comentarios públicos a través de múltiples plataformas, asegurando amplia visibilidad y accesibilidad.

Todos los comentarios y consultas recibidos durante este proceso se documentan en el Análisis de Equidad del Servicio 2026, con un resumen de los hallazgos clave proporcionado a continuación.

### **Participación en Línea – Retroalimentación del Mapa Interactivo**

BFT recibió una variedad de comentarios a través de la herramienta de mapa interactivo en línea.

### **Retroalimentación del Servicio al Cliente**

El equipo de Servicio al Cliente registró varias respuestas de la comunidad, incluyendo:

- **Eventos de Puertas Abiertas**

Para garantizar que los miembros de la comunidad tuvieran múltiples oportunidades de interactuar con el Plan de Servicio Anual 2026 (ASP), BFT organizó tres eventos de puertas abiertas bilingües: dos presenciales y uno virtual. Estos eventos ofrecieron una plataforma para que los asistentes aprendieran sobre los cambios propuestos, hicieran preguntas y compartieran comentarios.

**4 de diciembre de 2025 – Bibliotecas Mid-Columbia (Presencial)**

**9 de diciembre de 2025 – Puertas Abiertas Virtual (Zoom)**

**16 de diciembre de 2025 – Centro de Convenciones Three Rivers (Presencial)**

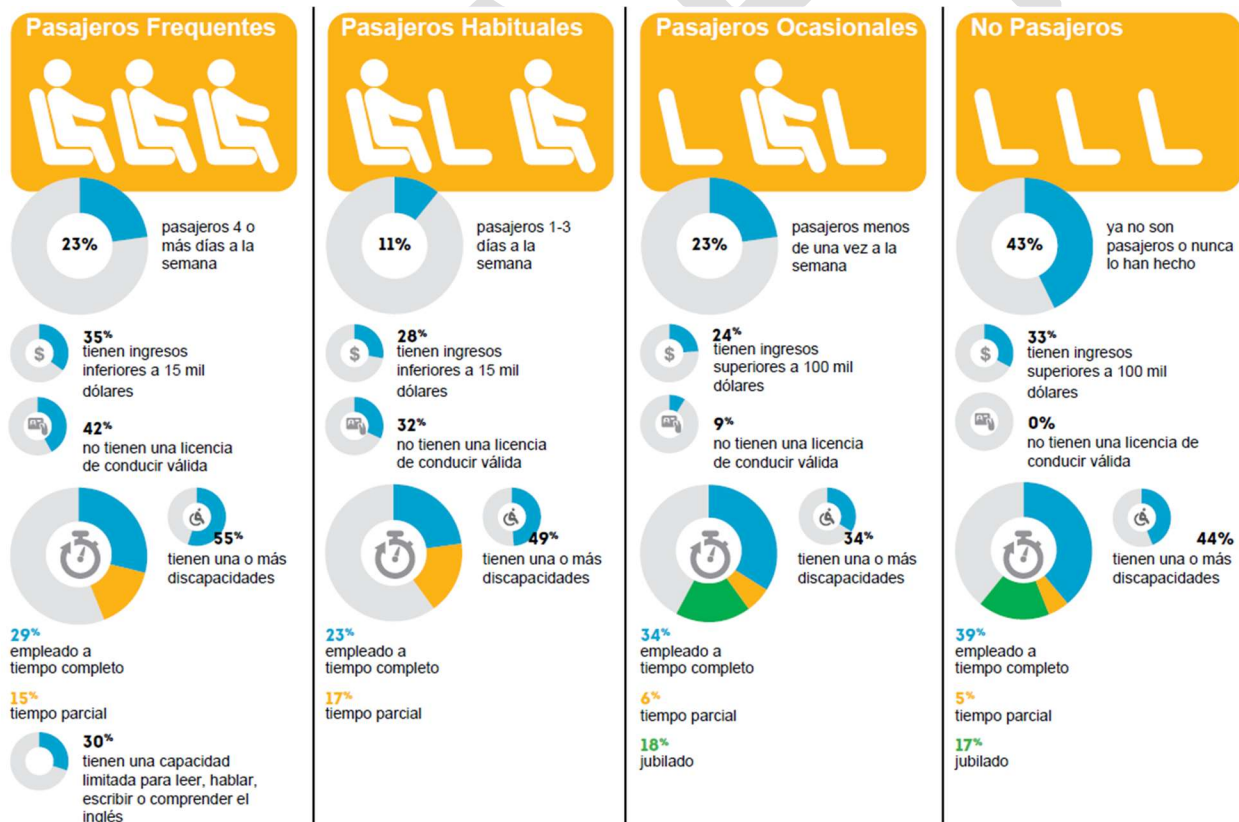
## Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP)

### Resultados de la Encuesta Comunitaria – Fase 1

#### Resumen

Durante el otoño de 2024 hasta la primavera de 2025, BFT ha estado analizando datos, incluyendo las respuestas de la primera encuesta comunitaria del verano de 2024, para ayudar a informar y desarrollar el LRTP, preparando cómo será el servicio de ahora hasta 2045. Los datos mostraron que BFT desempeña un papel importante para que las personas lleguen al trabajo, escuela, citas y más, y que muchos dependen del servicio a diario. También reflejan una amplia red de autobuses, servicios especiales y personal trabajando para mantener en movimiento a la comunidad.

La comunidad también proporcionó datos a través de la encuesta del verano de 2024. Más de 500 personas completaron la encuesta para compartir sus experiencias con los servicios de BFT. De estos datos, el equipo recopiló la siguiente información:



La encuesta identificó los tres principales obstáculos que impiden que los miembros de la comunidad usen o dependan de los servicios de BFT para cada grupo de usuarios:

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Pasajeros Frecuentes	Pasajeros Habituales	Pasajeros Ocasionales	No Pasajeros
			
<ol style="list-style-type: none"><li>1 Los autobuses no pasan con la frecuencia suficiente</li><li>2 Los servicios no llegan a donde necesito ir</li><li>3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1 Los autobuses no pasan con la frecuencia suficiente</li><li>2 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo</li><li>3 Los servicios no llegan a donde necesito ir</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1 Los autobuses no pasan con la frecuencia suficiente</li><li>2 Los servicios no llegan a donde necesito ir</li><li>3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1 Conduzco mi propio coche</li><li>2 Los autobuses no pasan con la frecuencia suficiente</li><li>3 La ruta es demasiado larga o tengo que hacer transbordo / El servicio no pasa lo suficientemente cerca de mi casa (atado)</li></ol>

Además, la encuesta identificó cómo cada grupo clasificó sus tres principales opciones de mejora de los servicios de BFT:

- **Usuarios frecuentes:**

- Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
- Que los autobuses circulen más tarde los domingos.
- Empate entre:
  - Que los autobuses circulen más tarde entre semana.
  - Que los autobuses circulen más tarde los sábados.

- **Usuarios regulares:**

- Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
- Que los autobuses circulen más temprano entre semana.
- Empate entre:
  - Que los autobuses circulen más tarde entre semana.
  - Que los autobuses circulen más tarde los domingos.

- **Usuarios ocasionales:**

- Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
- Que los autobuses circulen más temprano entre semana.
- Empate entre:
  - Que los autobuses circulen más tarde entre semana.
  - Que haya más rutas los domingos.

- **No usuarios:**

- Que los autobuses pasen con mayor frecuencia.
- Que los autobuses circulen más temprano entre semana.
- Que haya más paradas con servicios, como cobertizos, bancos y botes de basura.

*Análisis de Comentarios Abiertos*

Los comentarios abiertos también fueron analizados para obtener información útil para el ASP.

**¿Cuál de las siguientes estrategias mejoraría más su experiencia con BFT? (Selección de comentarios abiertos)**

- Servicio más frecuente a Prosser.
- Agregar servicio de ruta fija en Burns y Broadmoor en Pasco.
- Agregar servicio los domingos a la Ruta 67.
- Agregar servicio a 45th y Ely.
- Mejorar acceso a áreas residenciales a lo largo de Davidson.
- Necesidad de que el transporte público circule por Leslie Road.
- Servicio más temprano y más tarde entre semana y fines de semana para ayudar a los trabajadores de fábricas, especialmente en King City.
- Que las rutas 3 y 1 circulen más temprano los domingos.
- Un autobús hacia Finley.
- Ruta 27 + Olympia, recorrido por 27th oeste/este.
- Necesidad de una ruta cerca del parque de casas móviles Metz; se necesita una parada en 15 Ave para ir a Cedar y tomar el autobús 47.
- Que la Ruta 65 circule más temprano los domingos para poder ir a la iglesia.
- Servicio los domingos en la 20 y/o 110, al menos una línea hacia West Richland.

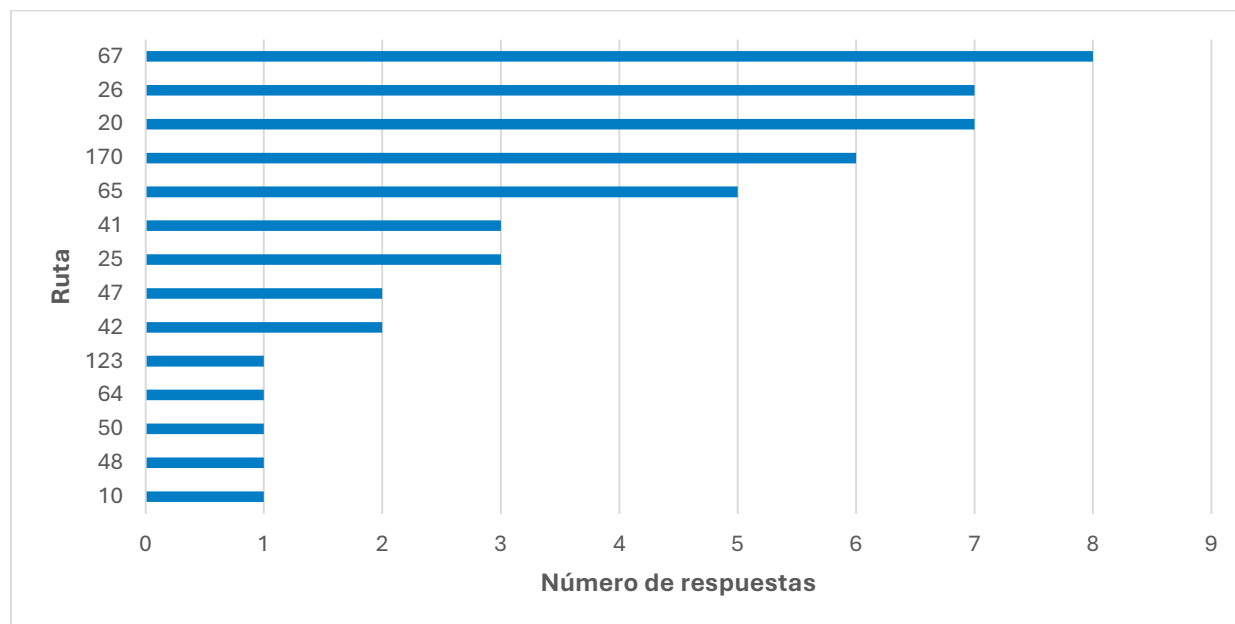
**¿Qué rutas le gustaría que operaran los domingos? (Selección de comentarios abiertos)**

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Figura 23

¿Qué rutas le gustaría que operaran los domingos?



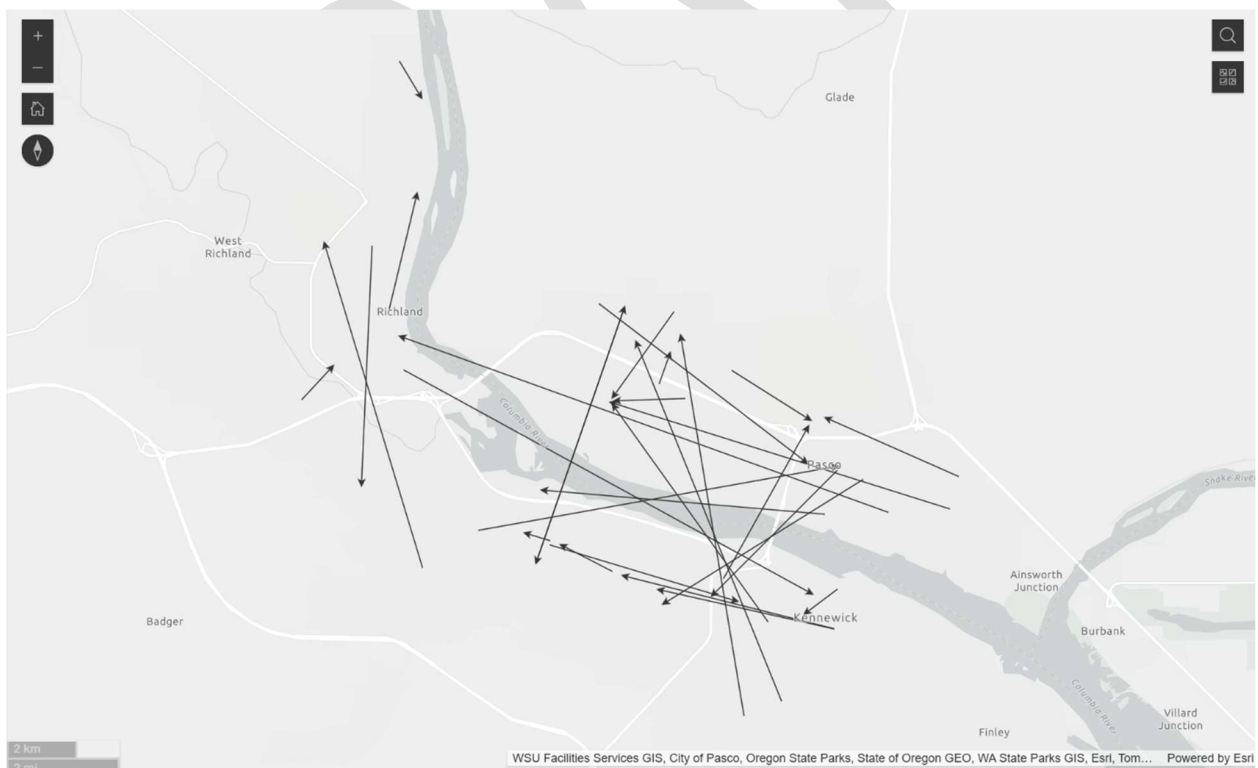
Si seleccionó “Mejorar las conexiones de transporte entre áreas de servicio vecinas” o “Mejorar las conexiones regionales”, por favor indique las conexiones que le gustaría ver mejoradas. (Selección de comentarios abiertos)

- Grandview, sur de Richland cerca de la oficina del distrito escolar.
- Conexiones entre South y West Richland.
- Me gustaría que el autobús de tránsito llegara a Finley por Bowles Road.
- South Richland a Kadlec.
- Conexión más rápida entre Southridge y el Knight Street Transit Center. Mejorar la conexión con PSC. Los cambios de servicio de agosto no conectan adecuadamente los centros de tránsito Knight Street y Queensgate. La Ruta 26 debería extenderse hasta Knight Street usando el puente Duportail. Plan a largo plazo para servir Badger Mountain South con autobuses de ruta fija.
- Benton City.
- Conexiones desde Kennewick rural (Finley) hacia la ciudad.

### Análisis de Demanda de Viajes

Transit App: Principales 30 Solicitudes (mayo 2024)

Figura 24 Principales 30 pares de viajes solicitados en la Transit App (mayo 2024)



Fuente: <https://experience.arcgis.com/experience/44fb434900904b80b8f42a73680ebdf6/>

# Iniciativas Futuras y Oportunidades

Además de las mejoras en el servicio a nivel del sistema, BFT actualmente está involucrado y/o planeando iniciativas adicionales para orientar el futuro del servicio de tránsito en la región. Las iniciativas actuales y próximas identificadas en el ASP se alinean con el Plan de Desarrollo de Tránsito 2025-2031 de BFT.

Figura 25 Iniciativas Futuras y Oportunidades

Proyecto	Descripción
<b>Current and Anticipated Planning Projects</b>	
<b>Plan de Tránsito a Largo Plazo</b>	Proceso completo del Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, por sus siglas en inglés) para proporcionar una guía general sobre cómo implementar las metas y políticas de transporte de la agencia durante los próximos 20 años.
<b>Estudio de corredores de servicio frecuente</b>	Planificación e ingeniería para fundamentar una actualización y rediseño de las rutas de servicio frecuente (15 minutos o menos) actuales y futuras de BFT, así como la mejora del acceso y la accesibilidad ADA de las rutas de los corredores frecuentes.
<b>Estándares de servicio y medidas de rendimiento</b>	Actualizar y ampliar los estándares de servicio existentes, incluyendo el establecimiento de nuevas métricas o umbrales según sea necesario.
<b>Plan de tránsito a corto plazo</b>	Llevar a cabo un proceso de planificación integral para desarrollar recomendaciones detalladas sobre cambios en el servicio, las cuales se implementarán en un plazo de cinco años. El estudio se centrará en mejorar la fiabilidad del servicio, la eficiencia de las rutas y la experiencia del usuario, alineándose con los objetivos de movilidad regional y la disponibilidad de fondos.
<b>Actualización del estudio de tarifas</b>	Reevaluar las recomendaciones del estudio de tarifas y determinar un camino a seguir para la estructura y las políticas tarifarias futuras.
<b>Mejoras de capital para pasajeros y operaciones</b>	



## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Proyecto	Descripción
<b>Mejoras en rutas y paradas de autobús</b>	Apoya una serie de proyectos destinados a mejorar la funcionalidad de las paradas de autobús de BFT, las rutas y la infraestructura relacionada, como la mejora de la señalización, las mejoras de accesibilidad para personas con discapacidad y la mejora de los servicios para los pasajeros.
<b>Mejoras en el centro de tránsito</b>	Este programa invierte en los centros de transporte existentes para mejorar la experiencia del cliente, modernizar la infraestructura, aumentar la seguridad y ampliar la capacidad donde sea factible.
<b>Centros de Tránsito de Pasco</b>	Creación de un nuevo centro de tránsito para atender la creciente zona oeste de Pasco, mejorando la conectividad regional y el acceso al transporte público. El centro, junto con un estacionamiento disuasorio, dará respuesta a las crecientes necesidades de servicio, reducirá la congestión y proporcionará un punto de conexión conveniente para los usuarios que viajan dentro de Pasco y hacia la región.
<b>Centro de Tránsito de la Avenida 22</b>	Ampliación y mejora de la vida útil del Centro de Tránsito de la Avenida 22 mediante diversas mejoras. Las mejoras planificadas incluyen, entre otras, la reconfiguración del andén para garantizar el cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y mejorar la seguridad mediante tecnología actualizada, la adición de una ventanilla de atención al cliente, la mejora de las instalaciones para conductores, el desarrollo orientado al transporte (DOT) y la modernización del estacionamiento disuasorio.
<b>Centros de Movilidad de Tránsito</b>	Diseño y construcción de tres nuevos centros de tránsito de pequeña escala para apoyar el crecimiento reciente y a largo plazo en la región. Estas instalaciones estarán ubicadas en la zona de Southridge de Kennewick, Benton City y Prosser, y tienen como objetivo mejorar el acceso al transporte público, aumentar la eficiencia del servicio y satisfacer las necesidades de transporte cambiantes de estas comunidades en crecimiento. Necesidades y oportunidades adicionales
<b>Necesidades y oportunidades adicionales</b>	
<b>Crecimiento en los Tri-Cities</b>	Se proyecta que la región de los Tri-Cities experimentará un crecimiento poblacional significativo en las próximas décadas. Según el Consejo de Gobiernos de Benton-Franklin (BFCOG), se pronostica que la población de los condados de Benton y Franklin crecerá en casi

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Proyecto	Descripción
	140,000 personas para el año 2045. Este crecimiento poblacional tendrá un impacto significativo en la demanda de la red de transporte.
<b>Participación ciudadana continua</b>	La participación ciudadana continua en la planificación del servicio de transporte público es importante porque garantiza que los servicios reflejen las necesidades de la comunidad, fomenta la confianza y el apoyo, y ayuda a las agencias a adaptarse a los cambios en los patrones y prioridades de viaje.
<b>Soluciones de transporte para West Richland</b>	Cuando finalice la construcción de la SR-224 en West Richland en la primavera de 2027, el diseño mejorado de la carretera, las aceras y las paradas de transporte público modificarán los patrones de viaje y el acceso. Será necesario revisar el servicio de transporte público para optimizar las rutas, la ubicación de las paradas y las frecuencias, de modo que se ajusten a la nueva infraestructura y a las necesidades de movilidad de la comunidad.
<b>Alianzas de Inversión en Infraestructura con las Jurisdicciones</b>	BFT coordinará periódicamente con sus socios jurisdiccionales para planificar proyectos viales, desvíos y mejorar el acceso peatonal y en bicicleta a las paradas de autobús. Estas reuniones ayudan a BFT a mantenerse alineado con los objetivos locales y a garantizar que el transporte público siga siendo seguro y accesible a medida que la región crece.
<b>Actualización del Software Dial-A-Ride</b>	En 2026, BFT planea implementar un nuevo software DAR diseñado para mejorar significativamente la eficiencia del servicio y la experiencia del cliente. Al optimizar la eficiencia de las rutas, se espera que el sistema reduzca el tiempo muerto, los kilómetros recorridos en vacío, las horas sin ingresos y las horas extras del personal. Para los usuarios, la plataforma ofrecerá una aplicación móvil intuitiva para reservar viajes, enviar solicitudes de elegibilidad y rastrear los autobuses DAR en tiempo real. Los viajes se negociarán automáticamente al momento de la reserva, mientras que un agente con inteligencia artificial gestionará las llamadas rutinarias, como cancelaciones y solicitudes de hora estimada de llegada, reduciendo el volumen de llamadas y los tiempos de espera. Si la plantilla lo permite, la agencia también tiene previsto poner a prueba un servicio premium de entrega en el mismo día para finales de 2026, ofreciendo mayor flexibilidad a los pasajeros.

# Análisis de Equidad de Servicio –

## Título VI

Como beneficiario directo de fondos federales a través de la Administración Federal de Tránsito (FTA), BFT se compromete a garantizar que todos sus programas y servicios se presten de manera equitativa, de conformidad con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y las regulaciones federales pertinentes. Esto implica operar sin discriminación por motivos de raza, color u origen nacional.

Para cumplir con estos requisitos, BFT debe realizar un Análisis de Equidad de Servicio del Título VI siempre que las modificaciones propuestas a la red de rutas fijas se ajusten a la definición de un cambio importante en el servicio. Según la política de BFT, un cambio importante en el servicio se define como cualquier ajuste a una ruta individual que aumente o reduzca los kilómetros u horas de servicio en más de un 20 %.

Como parte del análisis, BFT también evalúa si los cambios propuestos podrían tener un impacto desproporcionado en las poblaciones minoritarias o una carga excesiva para las comunidades de bajos ingresos. Específicamente, esto ocurre cuando las poblaciones afectadas experimentarían un 20 % menos de beneficios o un 20 % más de impactos adversos en comparación con el promedio del área de servicio.

De acuerdo con este marco, el único cambio incluido en el Plan de Servicio Anual (PSA) de 2026 que califica como un cambio importante en el servicio es la implementación de la Ruta 61. La Ruta 61 proporcionará un servicio más accesible y directo a las zonas de Pasco con alta concentración de población minoritaria y de bajos ingresos. Esta ruta también brindará servicio directo al Centro de Veteranos de la Cuenca del Columbia. Dado que los cambios propuestos representarán un aumento significativo en el servicio directo y no se prevén efectos adversos, no se realizó un Análisis de Equidad de Servicio completo del Título VI que detalle las medidas de mitigación.

### Hallazgos clave:

- No se prevén impactos discriminatorios en la población minoritaria.
- No se prevé una carga desproporcionada para la población de bajos ingresos.

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

- El cambio en el servicio representa un aumento significativo en el servicio a la población minoritaria y de bajos ingresos en Pasco.

### Ajustes y mitigación del servicio:

- Adición de una nueva Ruta 61 que dará servicio a la Carretera 28, la Calle W A, la Calle Lewis, el centro de Pasco y el Centro de Veteranos de la Cuenca del Columbia. Este servicio operará de lunes a viernes de 7:30 a. m. a 5:00 p. m. No se requirieron medidas de mitigación.

### Resumen del impacto en la equidad:

- BFT realizó un análisis de equidad del servicio mediante la plataforma Remix y determinó que la implementación propuesta de la Ruta 61 no generó impactos adversos, por lo que no se requieren medidas de mitigación. En consecuencia, no se elaboró un documento formal de análisis de equidad del servicio conforme al Título VI.

Los resultados del análisis de equidad del servicio se presentan a continuación:

- El cambio que afecta a las poblaciones minoritarias asciende al 85.5%, lo que representa un 42.7% más que el promedio del área de servicio de BFT.
- El cambio que afecta a las poblaciones de bajos ingresos asciende al 23.3%, lo que representa un 11.7% más que el promedio del área de servicio de BFT.
- Los cambios son positivos y se traducen en un aumento del servicio y 68,458,320 viajes adicionales.
  - $\text{Personas-viajes} = (\text{número de personas que viven a } \frac{1}{4} \text{ de una ruta}) \times (\text{número de viajes que realiza esa ruta al año})$

Figura 26

Cambio en la Ruta 61 asumido por la población del Título VI

	Bajos Ingresos	Minoría
Cambio impulsado por	23.3%	85.5%
Promedio del área	11.6%	42.8%
Delta	11.7%	42.7%

Figura 27

Aumento de viajes por persona en la Ruta 61 según la población del Título VI.

Diferencia
------------

## PLAN DE SERVICIO ANUAL 2026

Ben Franklin Transit

Personas-Viajes (Población * Viajes)	Viajes para personas de bajos ingresos	Viajes de personas pertenecientes a minorías	Cambio impulsado por los bajos ingresos	Cambio impulsado por las minorías
68,458,320	15,953,334	58,556,925	23.3%	85.5%
68,458,320	15,953,334	58,556,925	23.3%	85.5%

BFT mantiene su compromiso con la planificación equitativa de servicios y continuará supervisando, colaborando y ajustando los servicios para satisfacer las necesidades de todas las comunidades en su área de servicio.

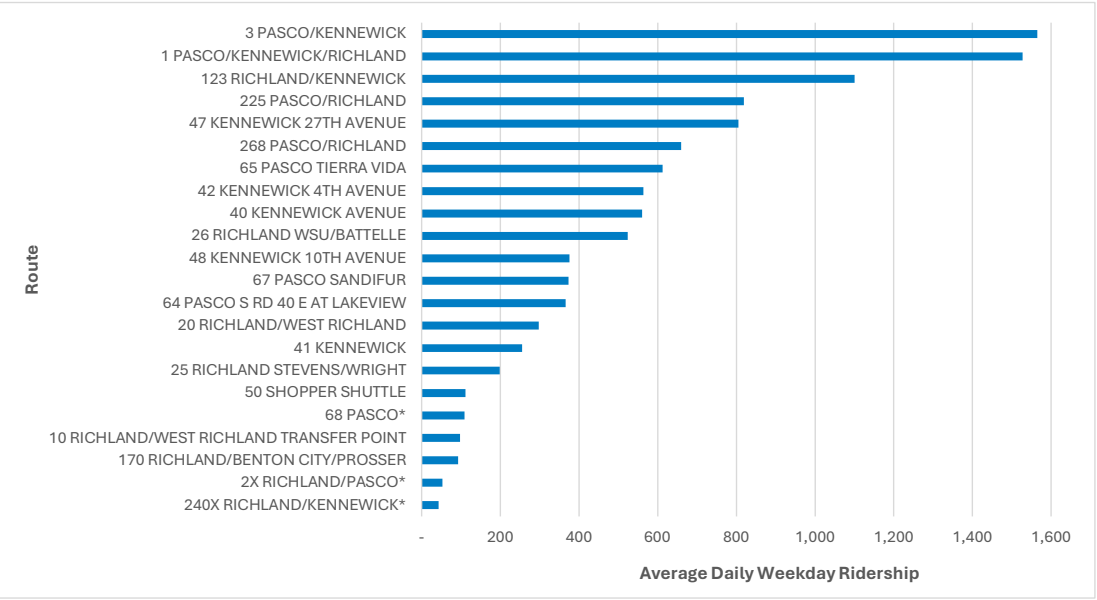
### Comentarios del público:

**Los comentarios y resultados finales se incluirán una vez concluido el proceso de consulta pública.**

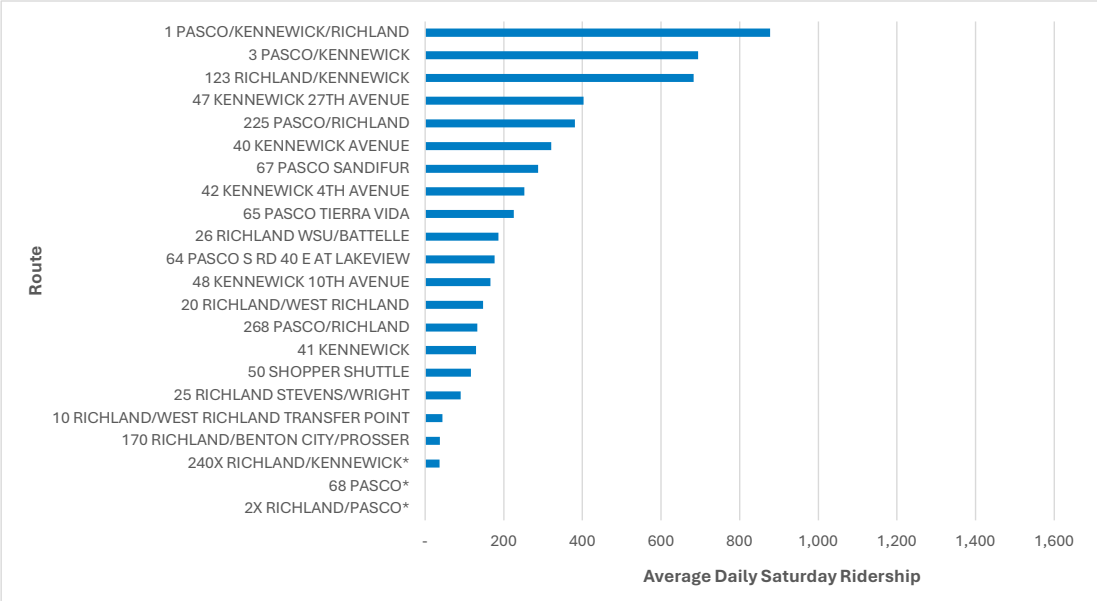
## Apéndice A: Resumen del Sistema

**La traducción detallada de los apéndices está disponible  
comunicándose a [planning@bft.org](mailto:planning@bft.org)  
o llamando al servicio al cliente al 509-735-5100.**

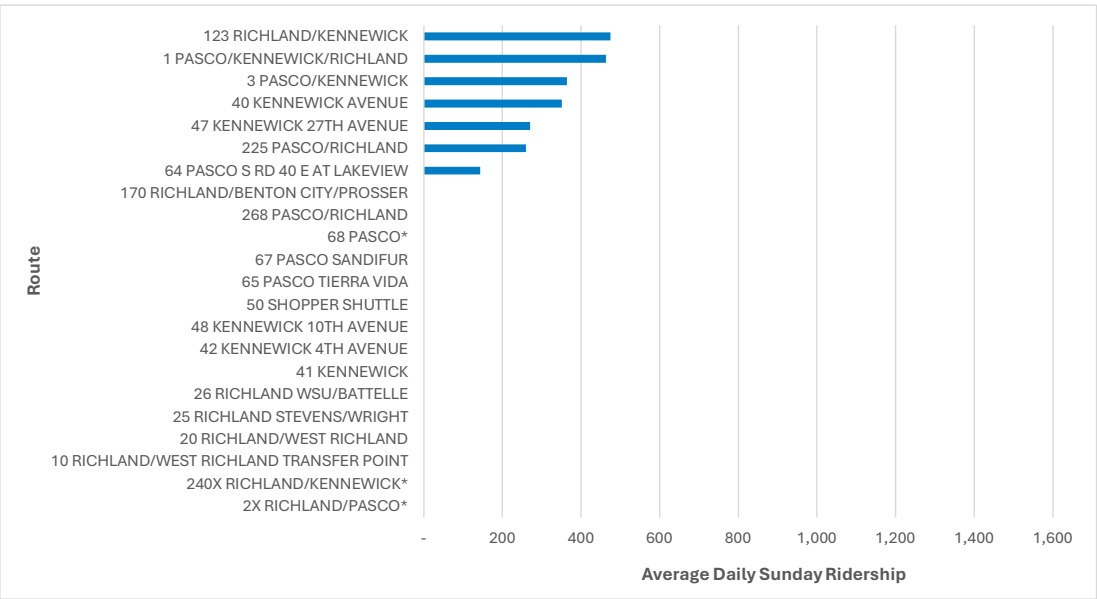
Weekday Ridership by Route (April/May 2025)



Saturday Ridership by Route (April/May 2025)

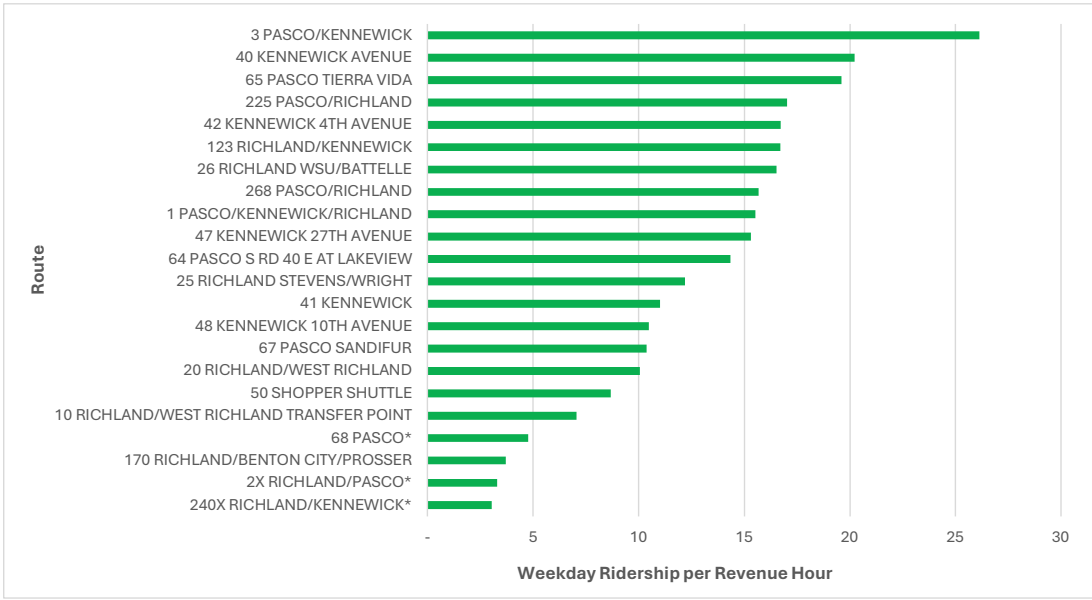


Sunday Ridership by Route (April/May 2025)

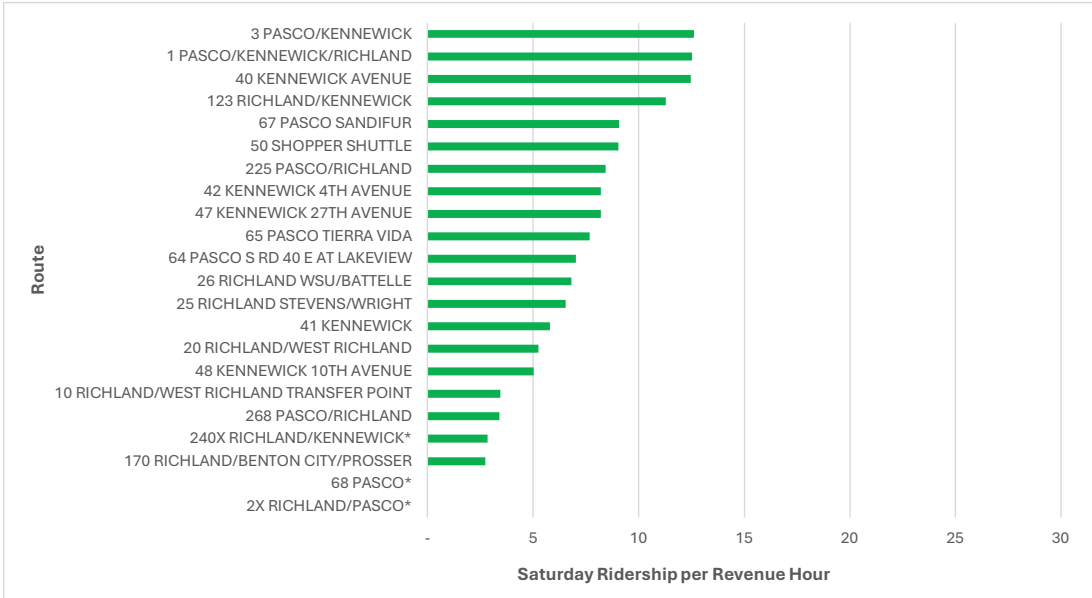




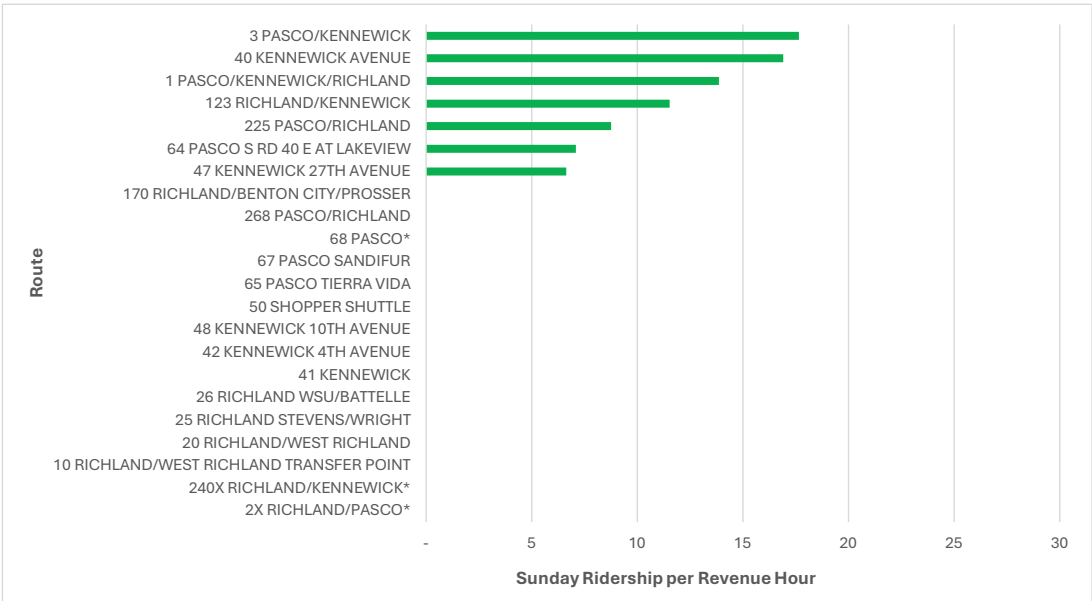
Weekday Ridership per Revenue Hour by Route (April/May 2025)



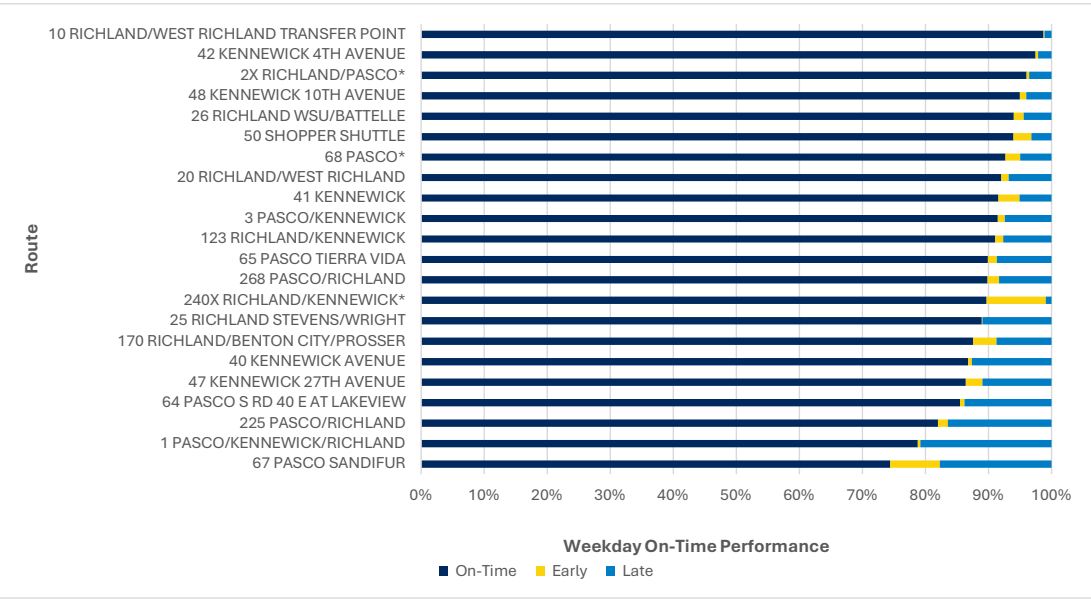
Saturday Ridership per Revenue Hour by Route (April/May 2025)



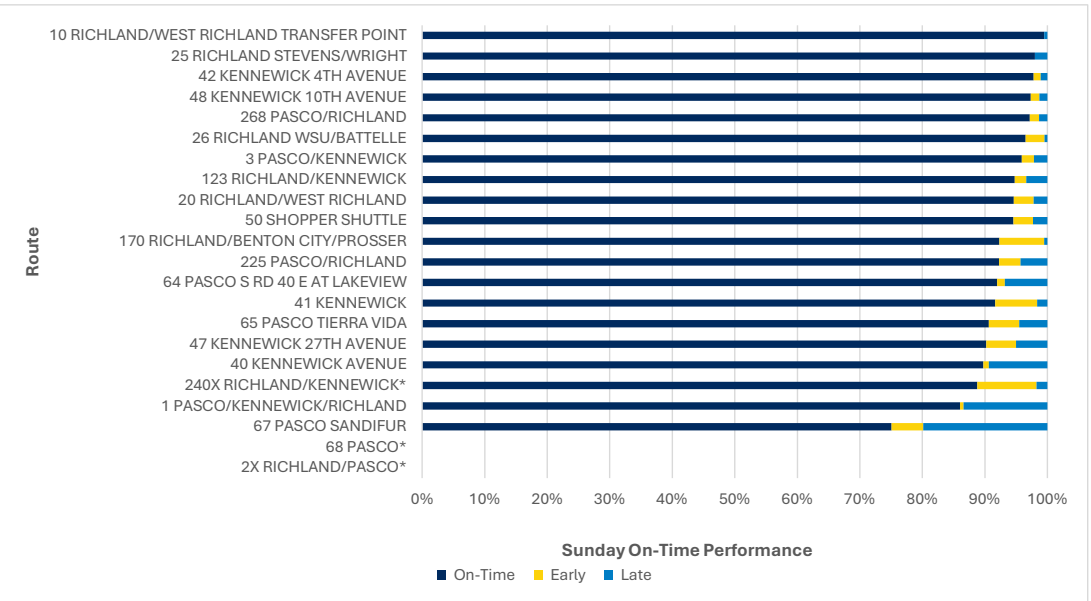
Sunday Ridership per Revenue Hour by Route (April/May 2025)



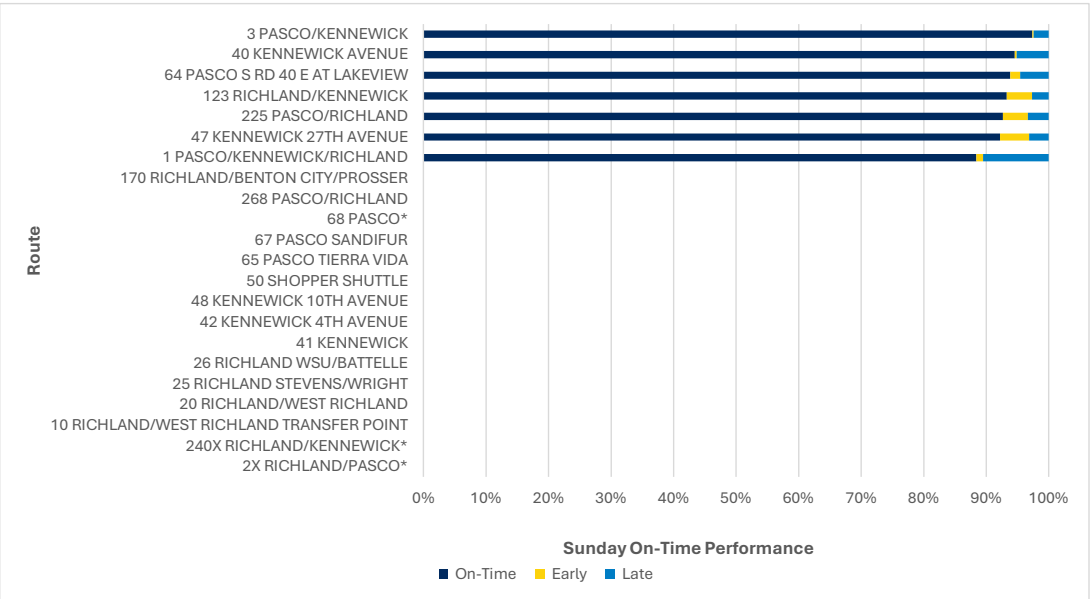
Weekday On-Time Performance by Route (April/May 2025)



Saturday On-Time Performance by Route (April/May 2025)



Sunday On-Time Performance by Route (April/May 2025)



## **Apéndice B: Pasajeros por Parada**

All stops

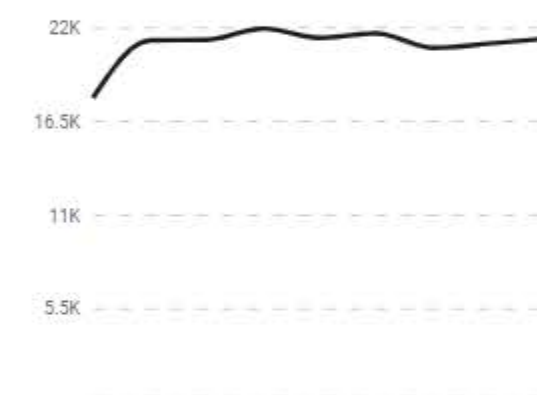
Average daily activity 

Summary Stops

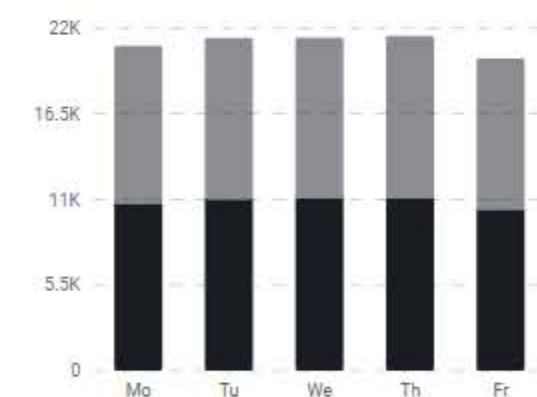
Average daily activity

Ⓐ 10,196 Ⓑ 10,847

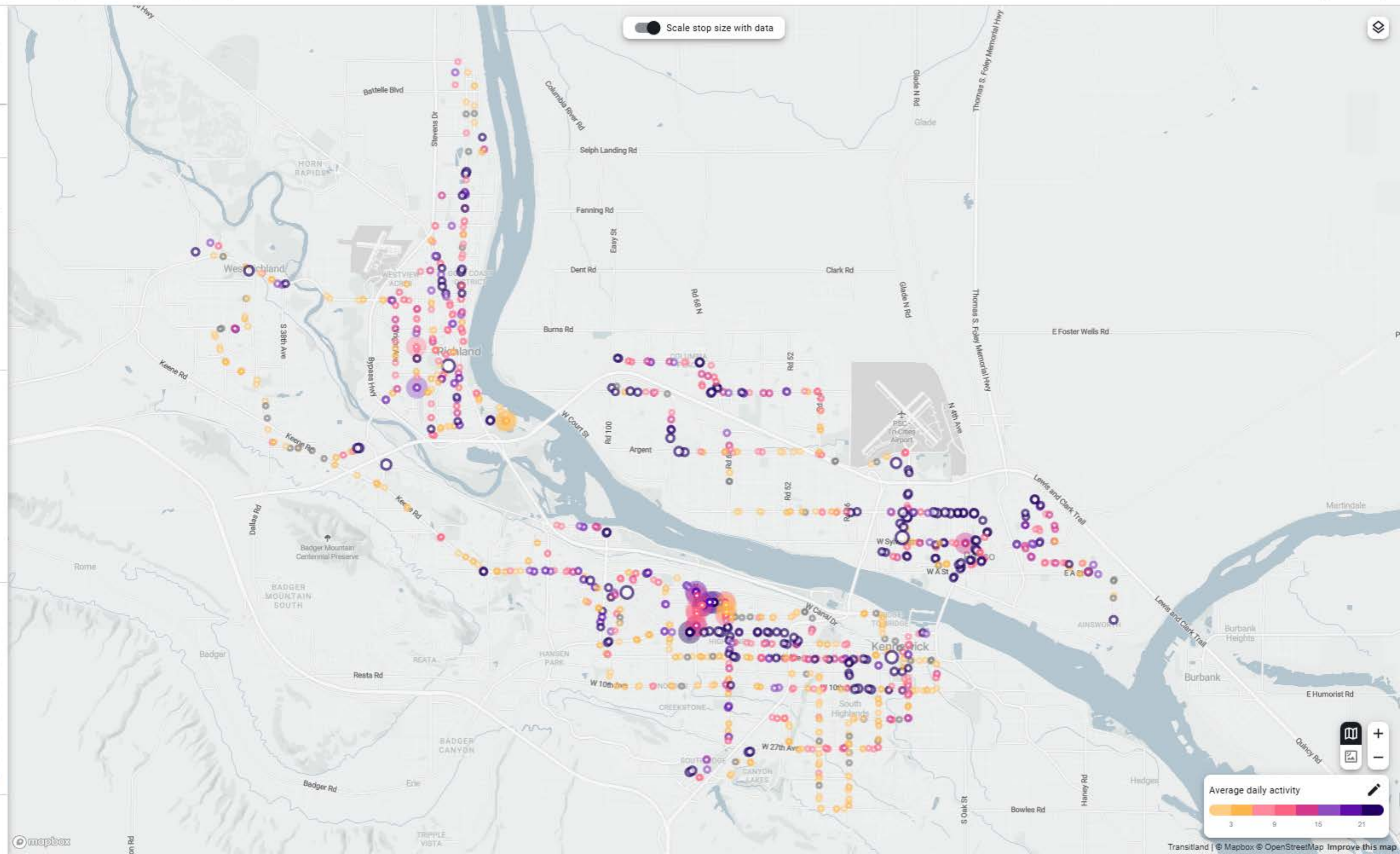
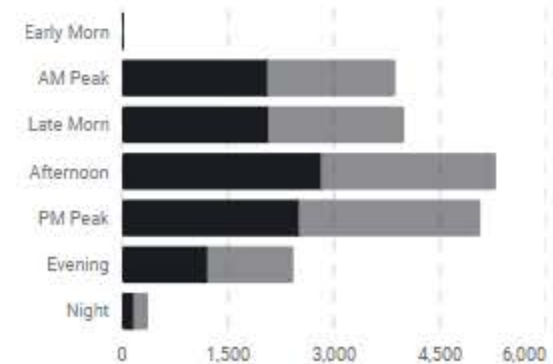
Average daily activity by date



### Average daily activity by day

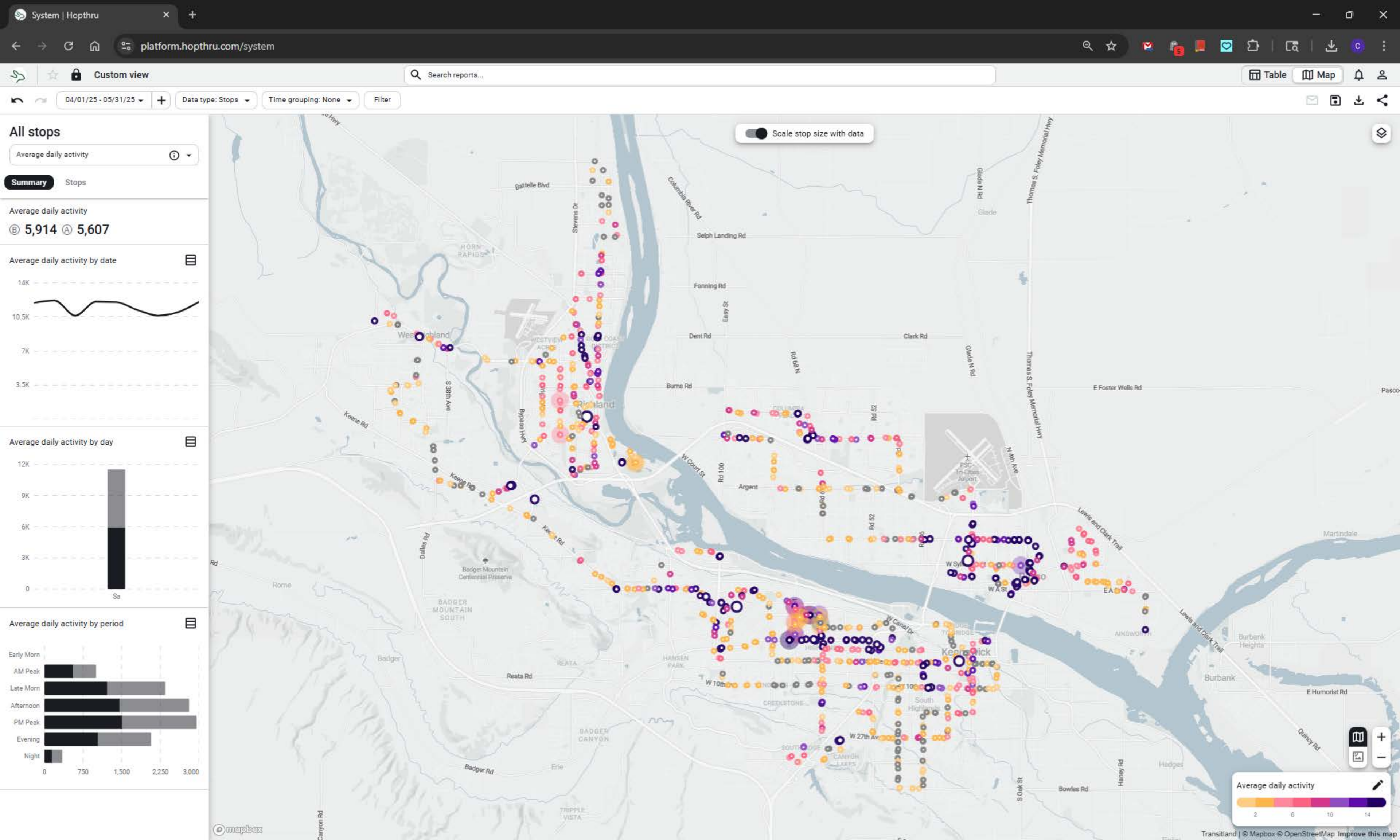


### Average daily activity by period

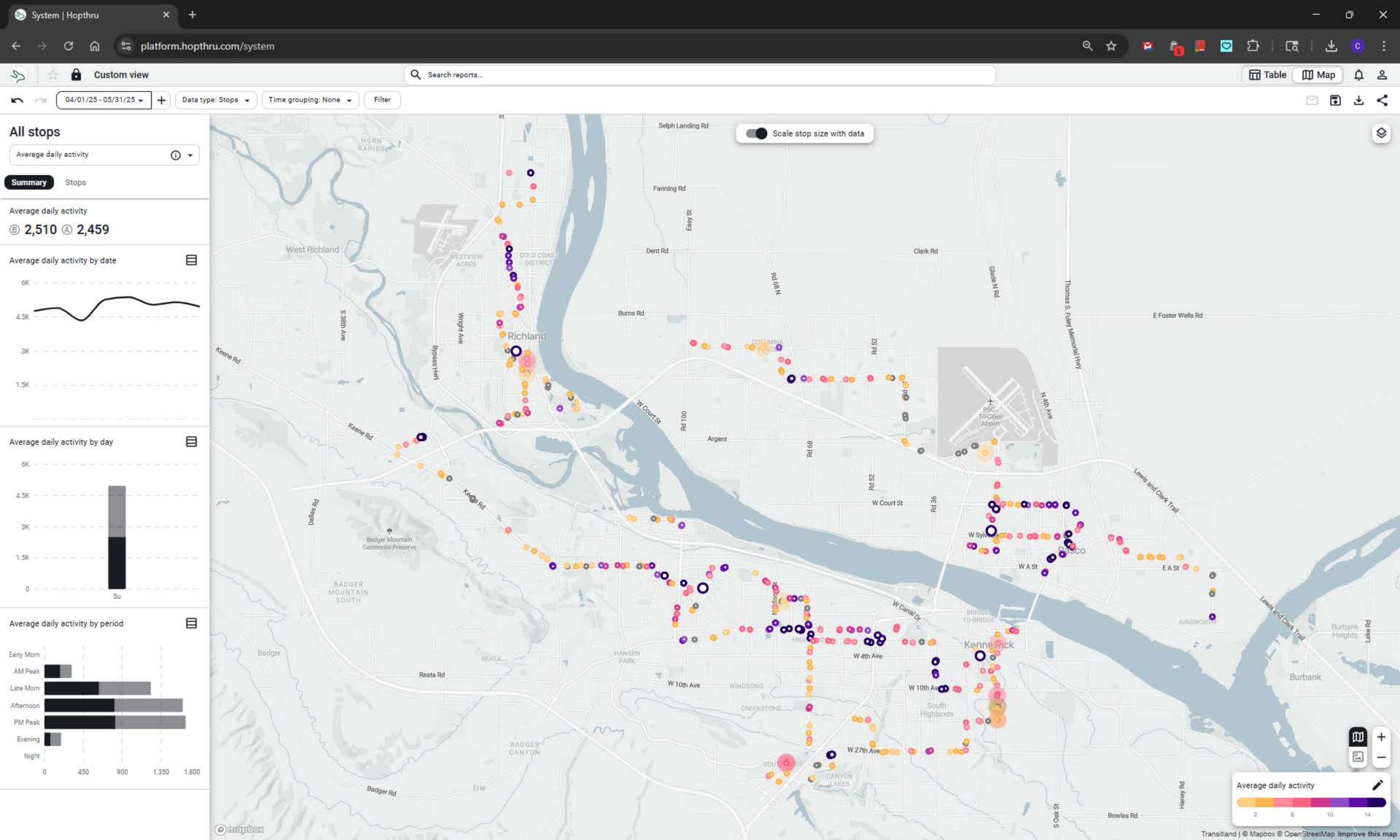


Average daily activity











## Route 1

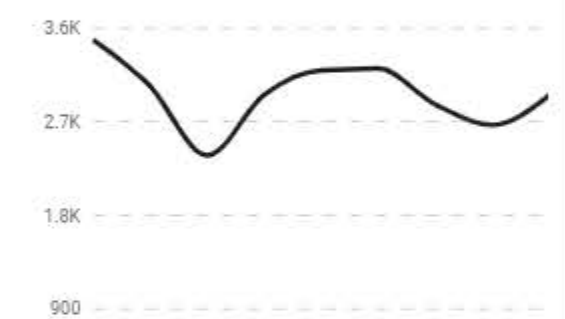
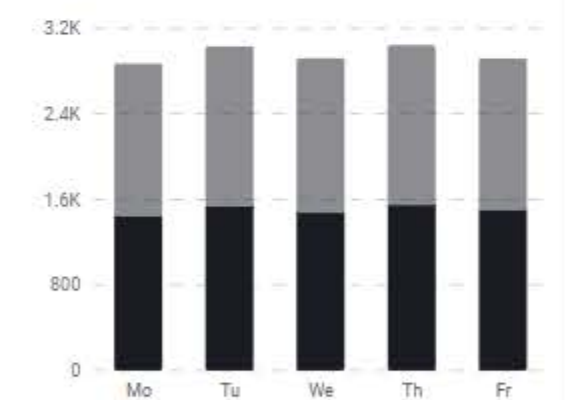
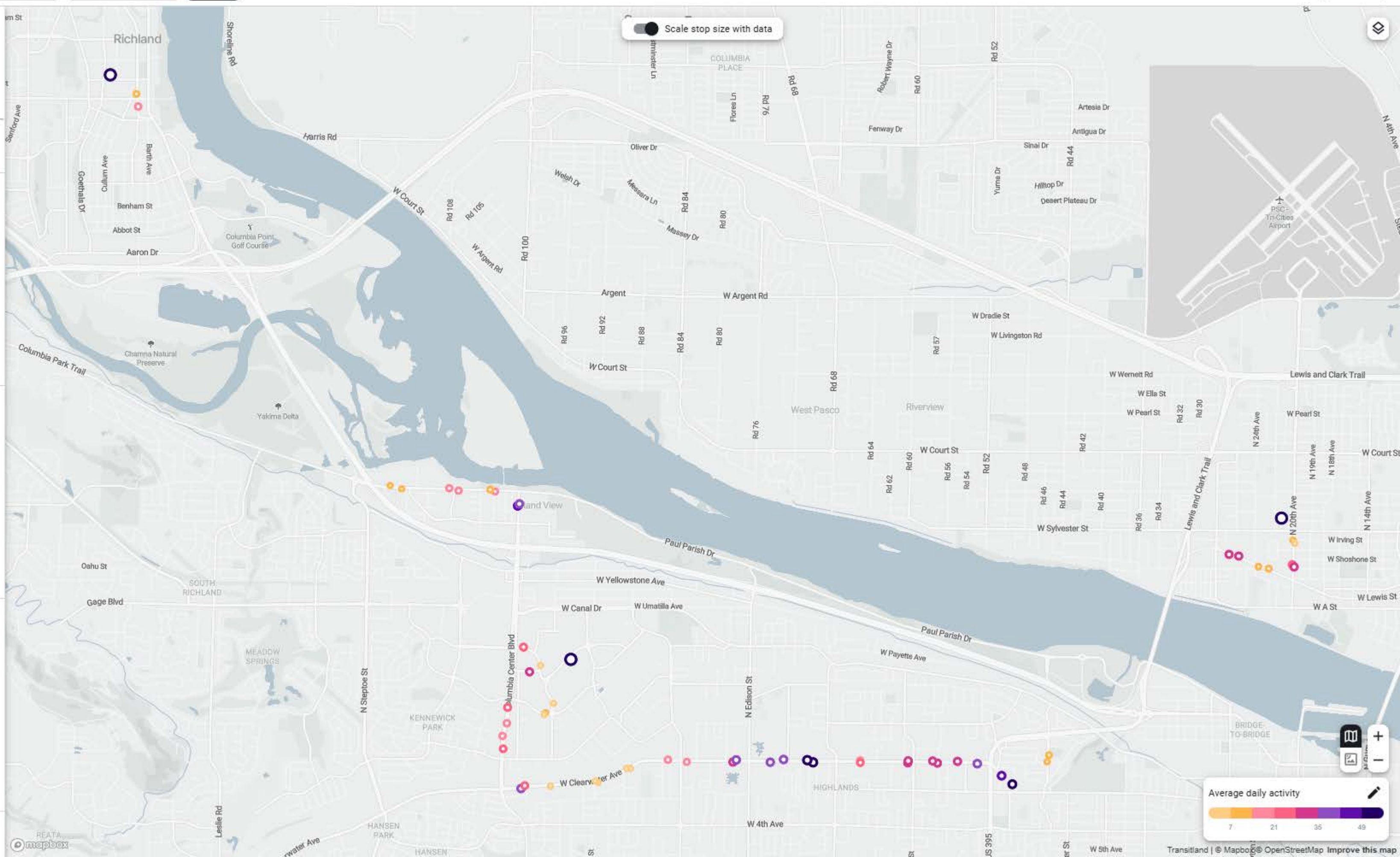
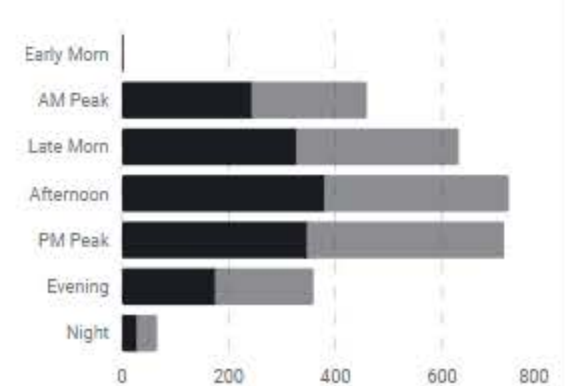

Metro Route 1

Average daily activity

Summary Stops Tags

Average daily activity

Ⓐ 1,458 Ⓑ 1,502

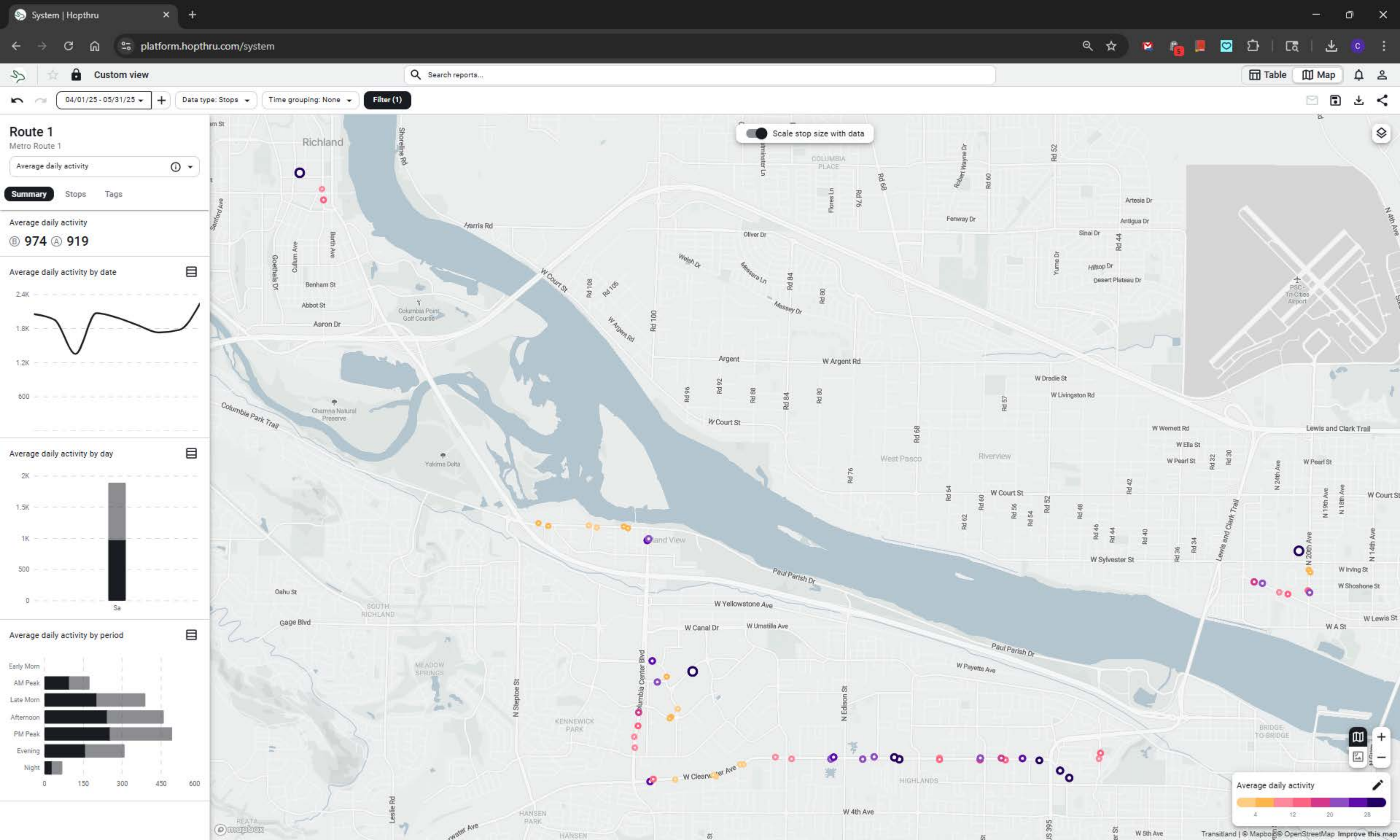
Average daily activity by date Average daily activity by day Average daily activity by period 

Average daily activity



7 21 35 49

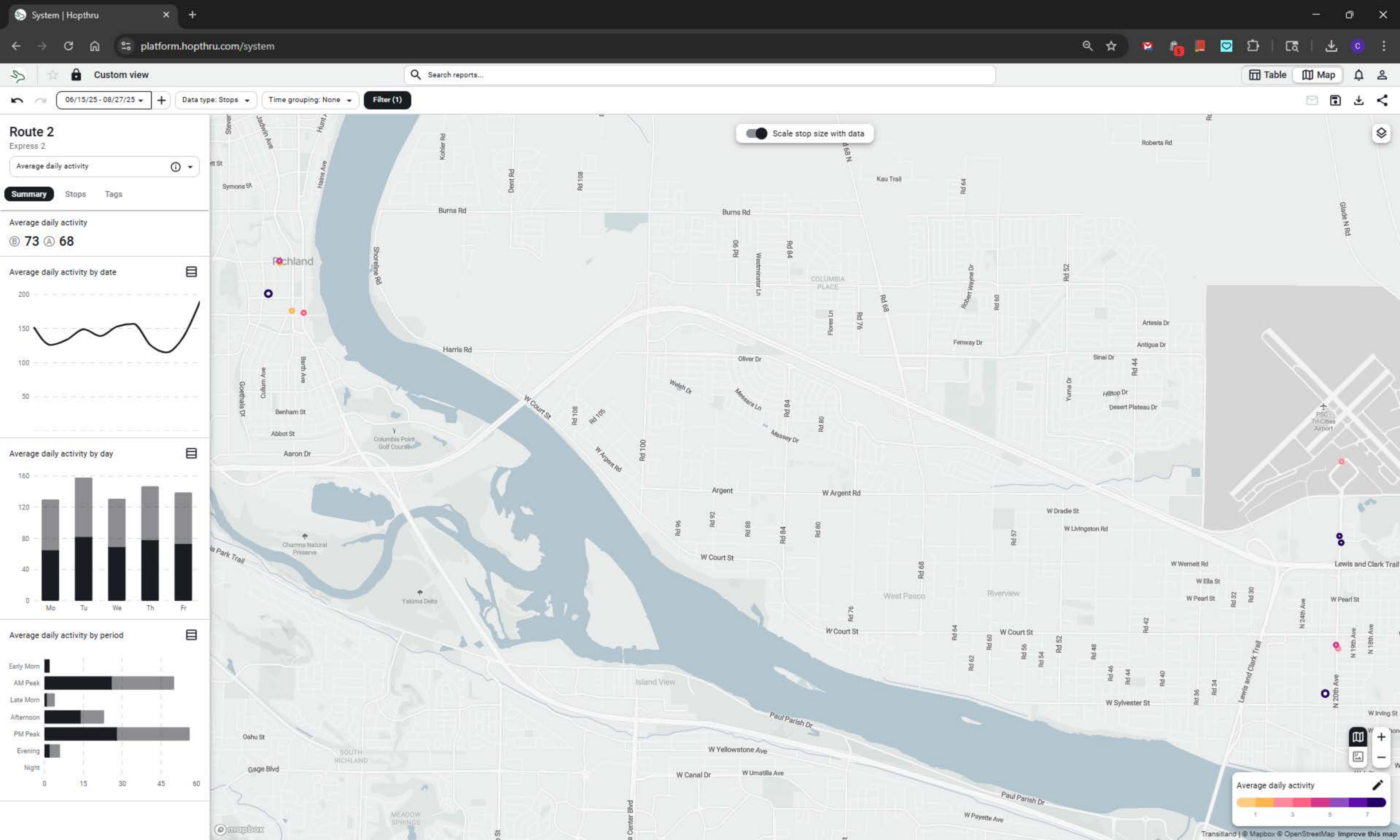




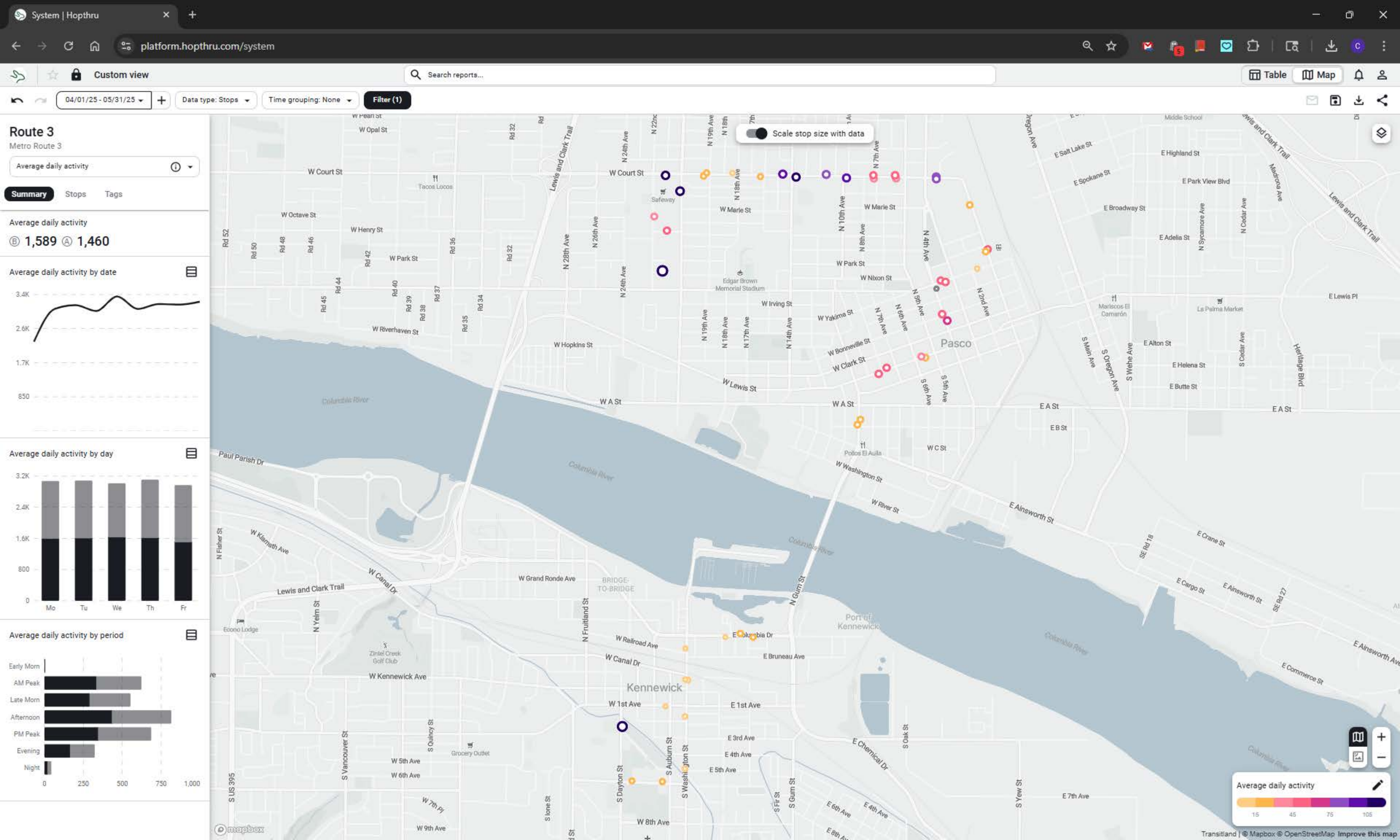




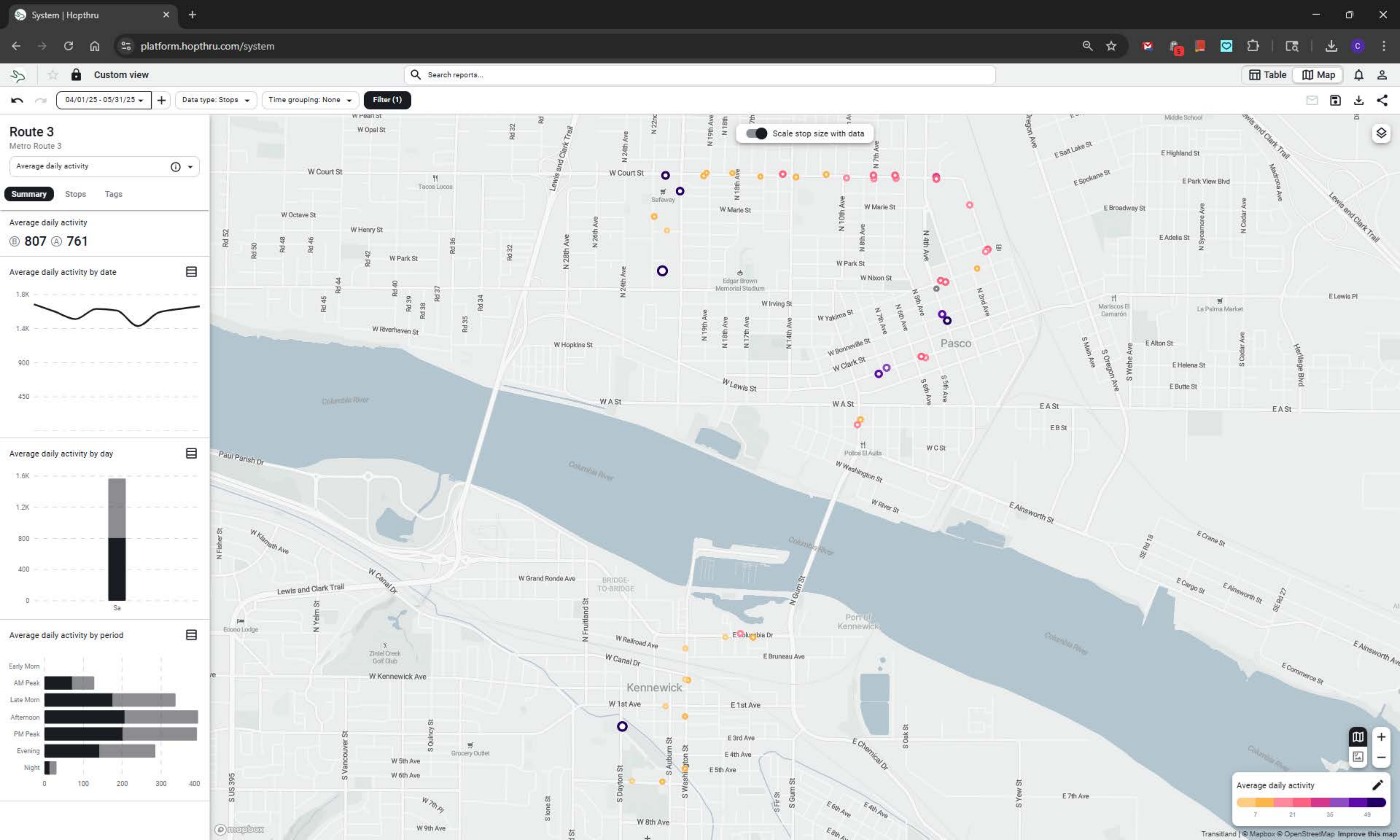




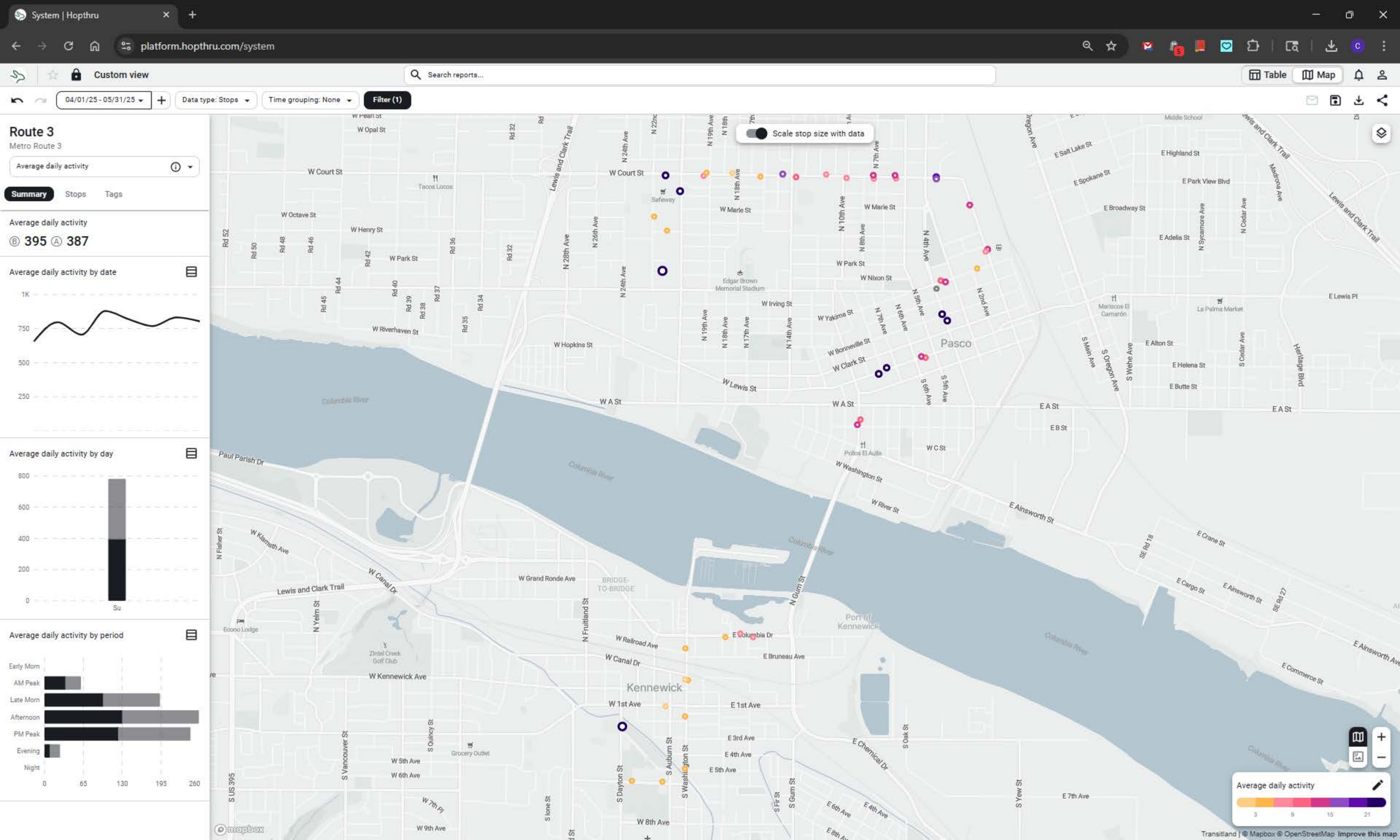




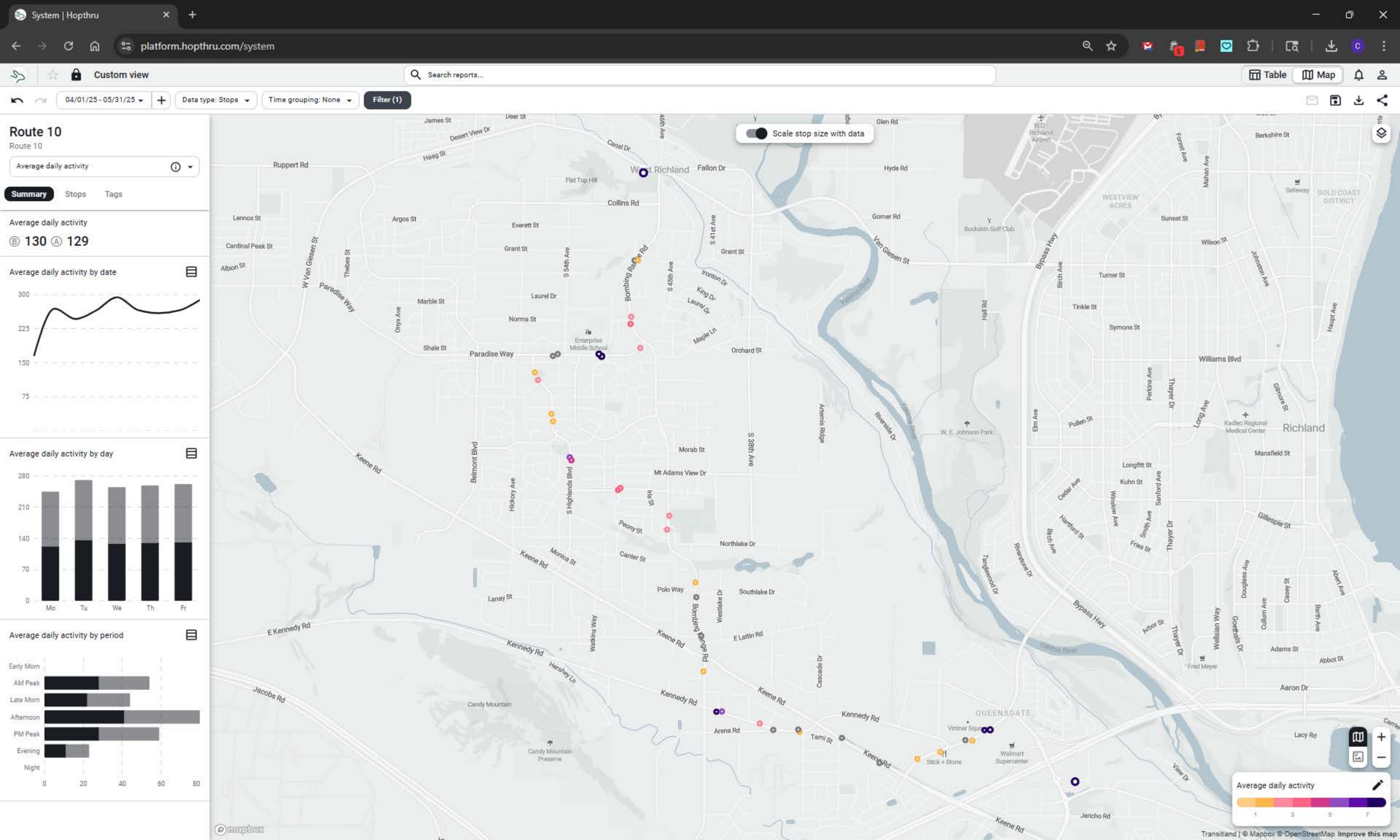




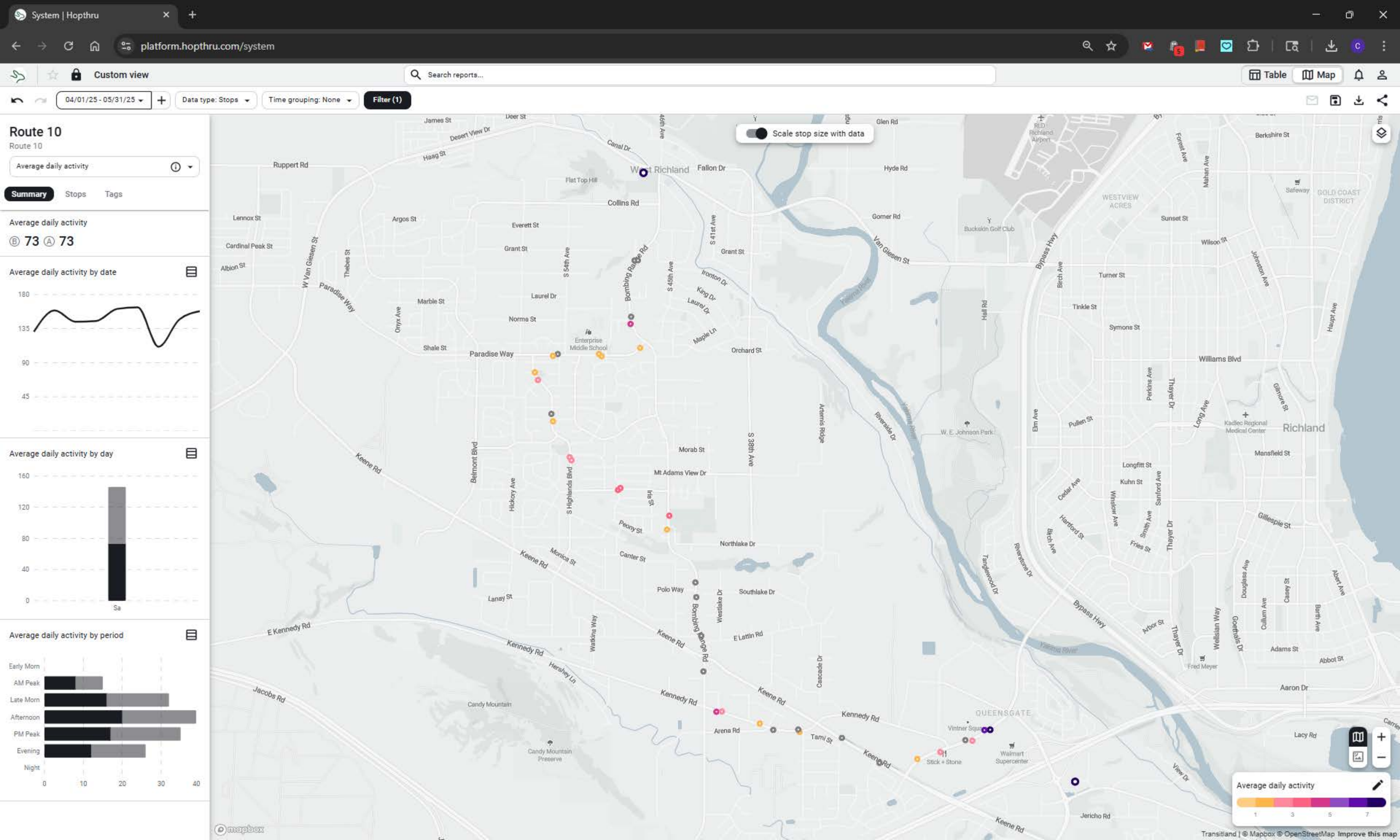




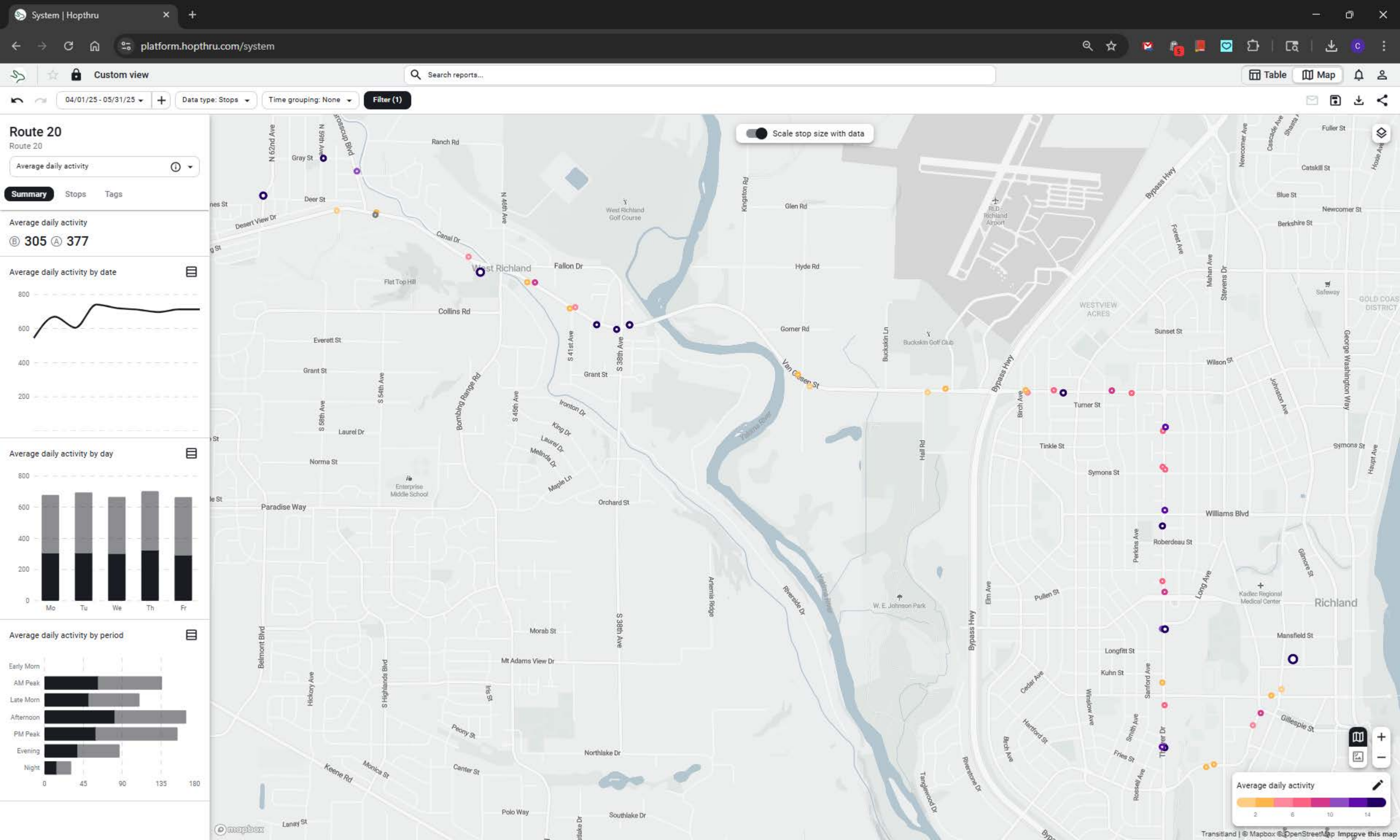




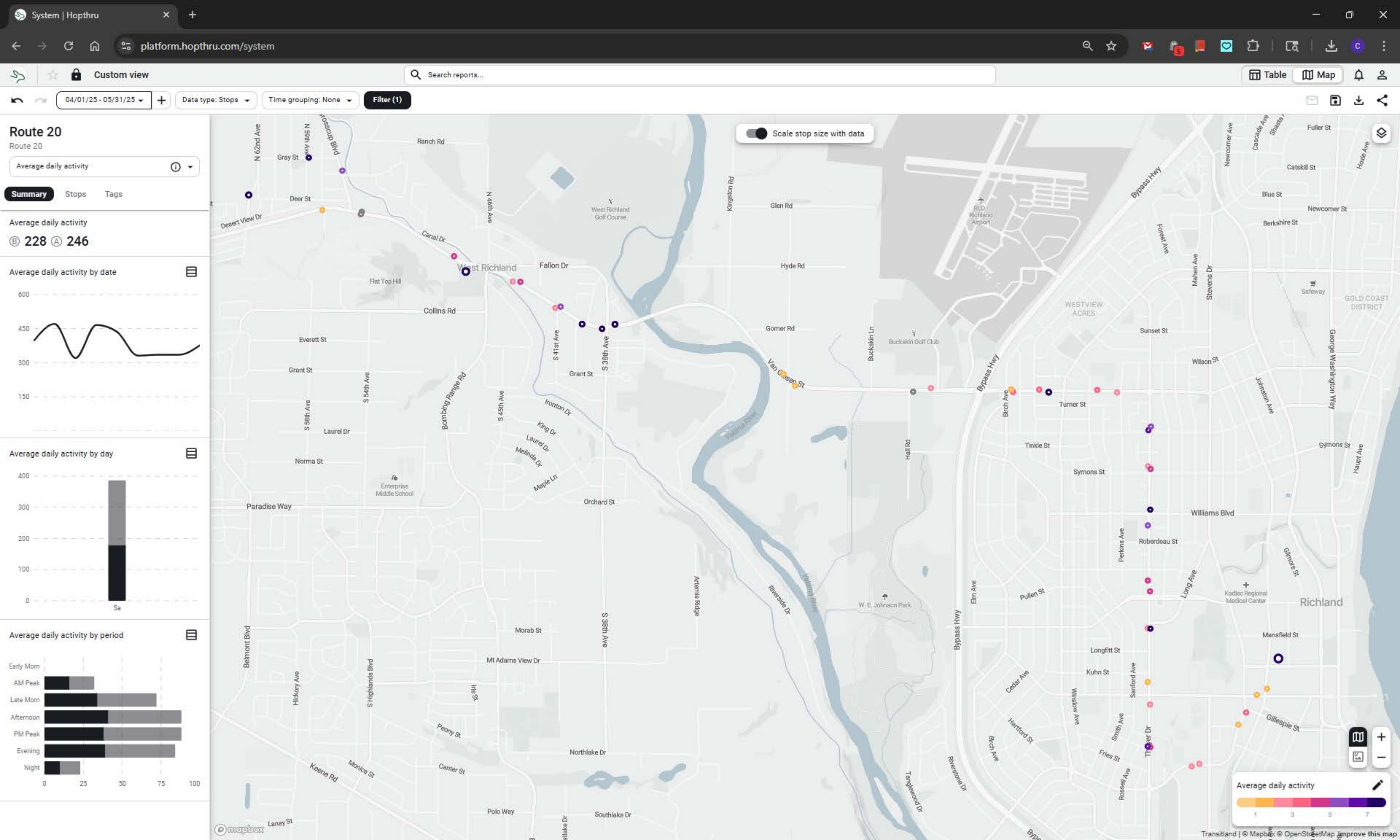








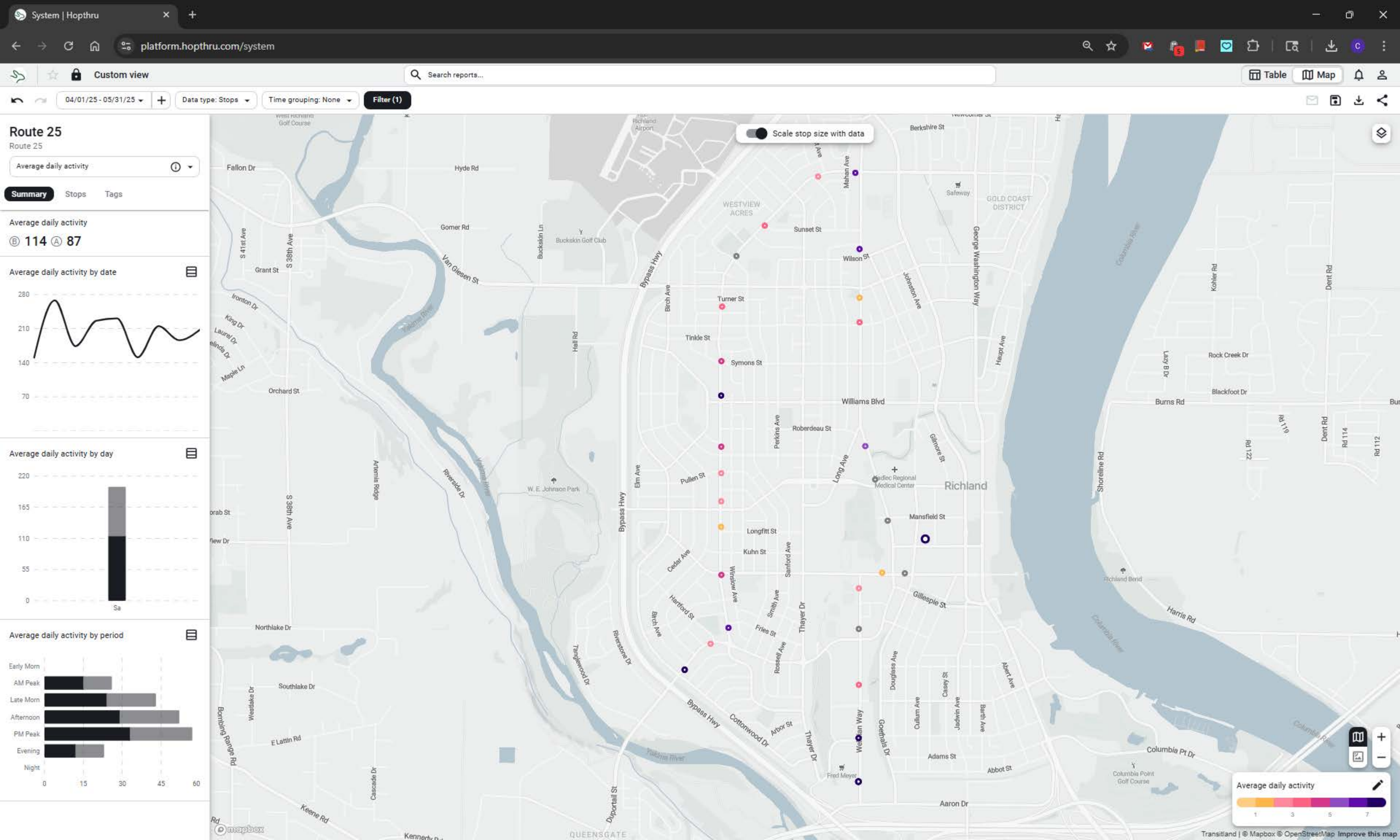




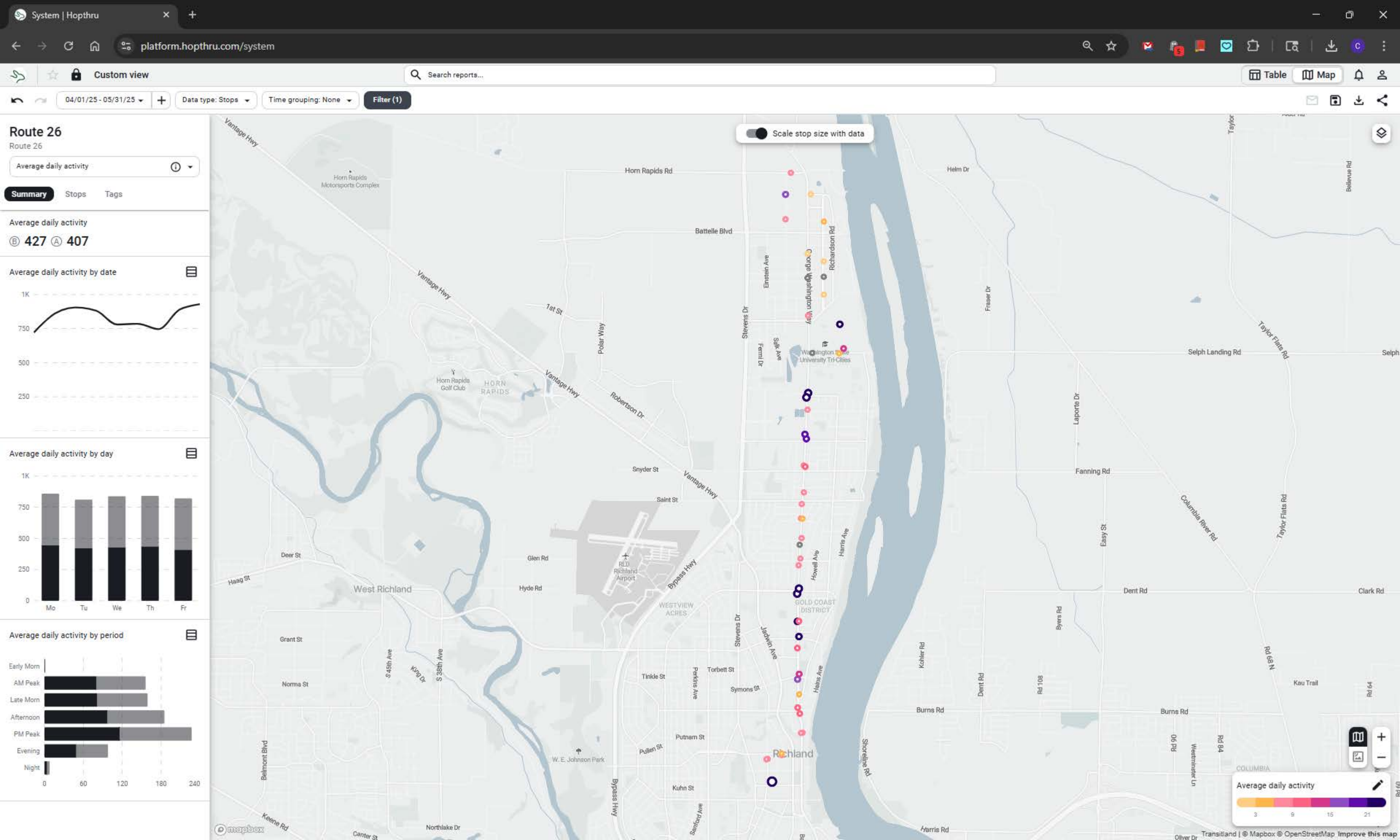




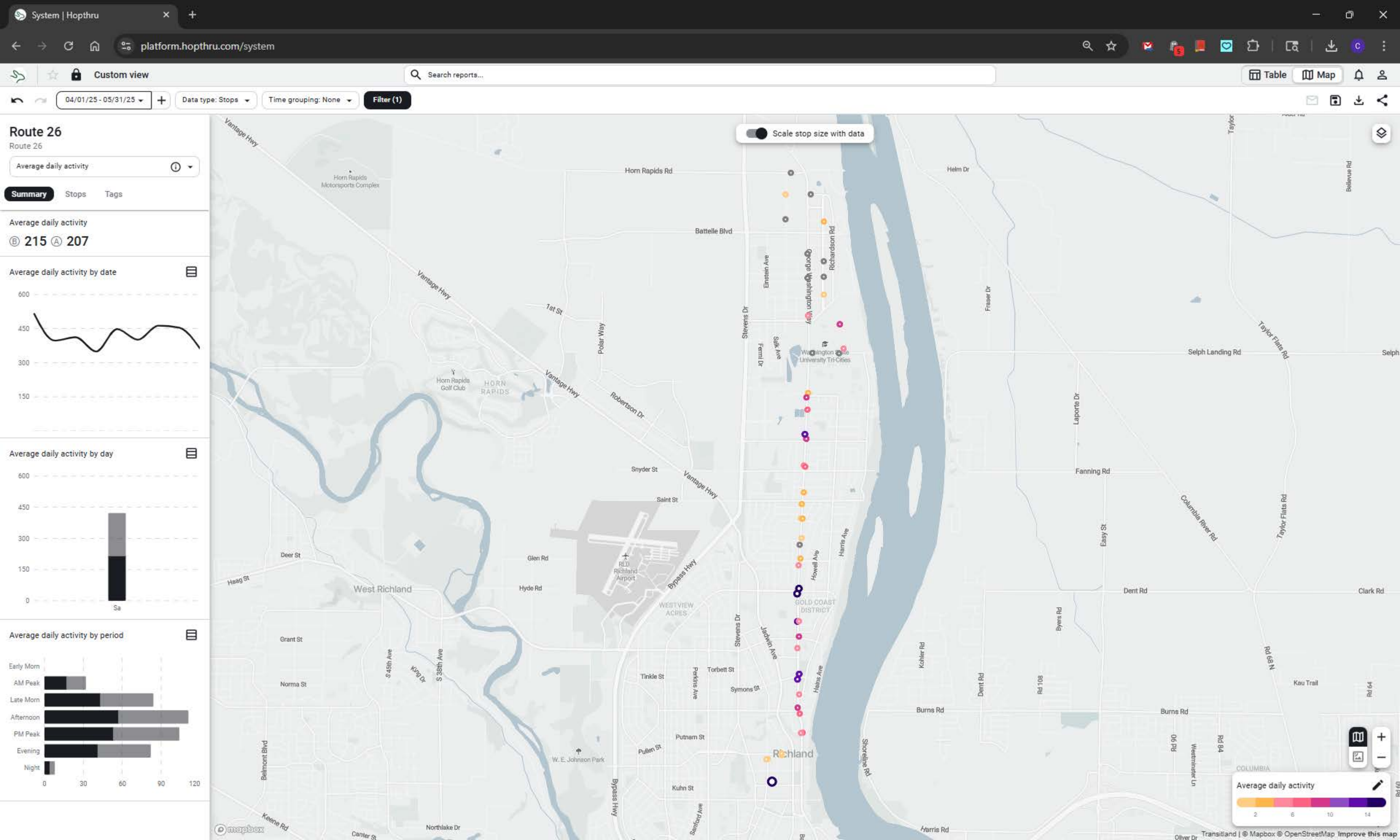




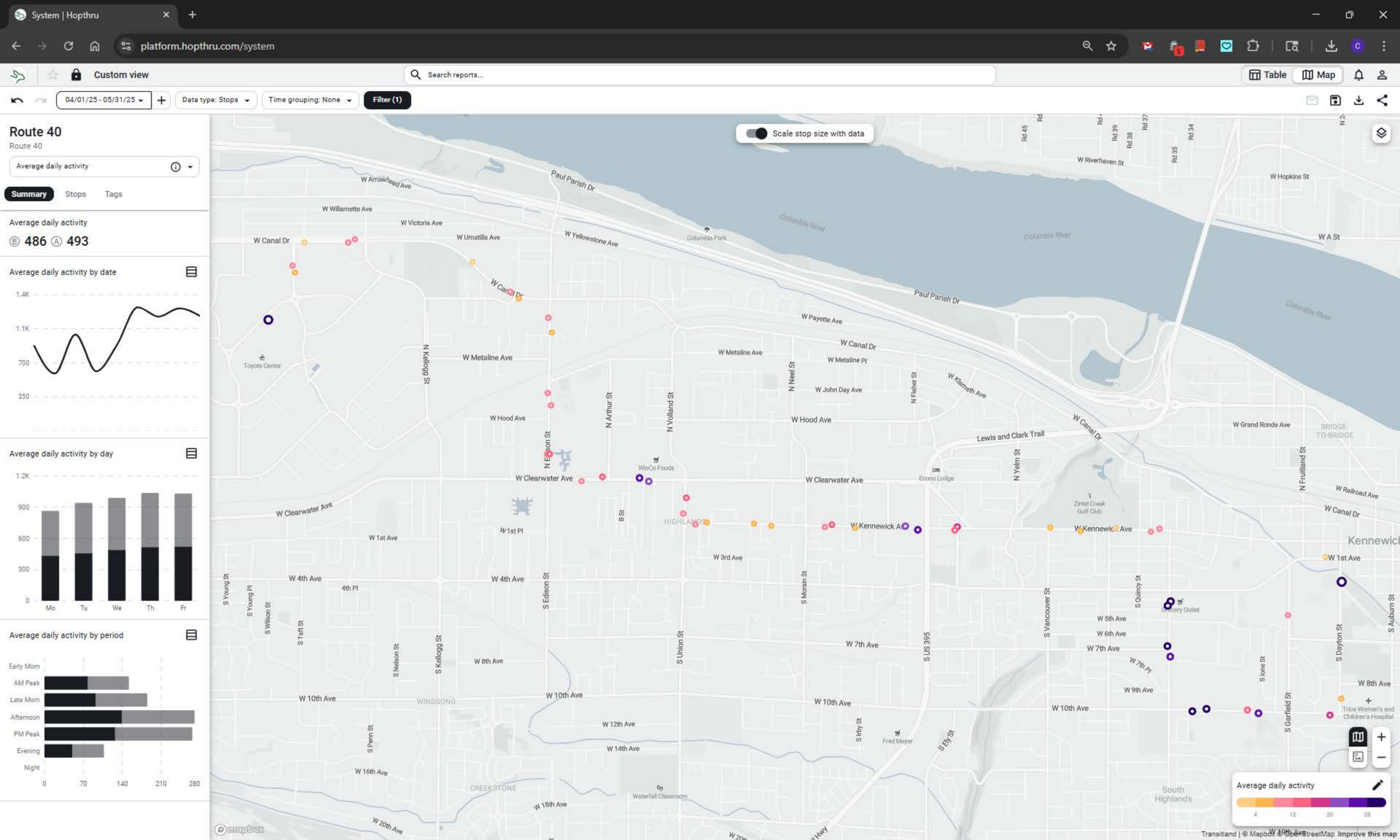














## Route 40

Route 40

Average daily activity

## Summary

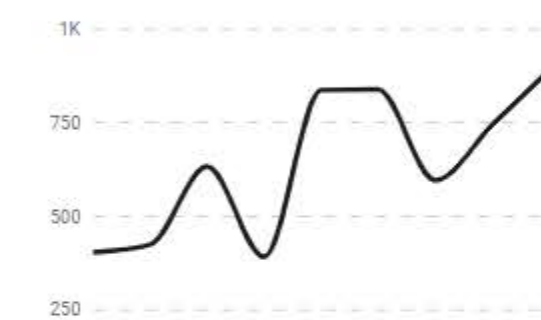
### Stops

## Tags

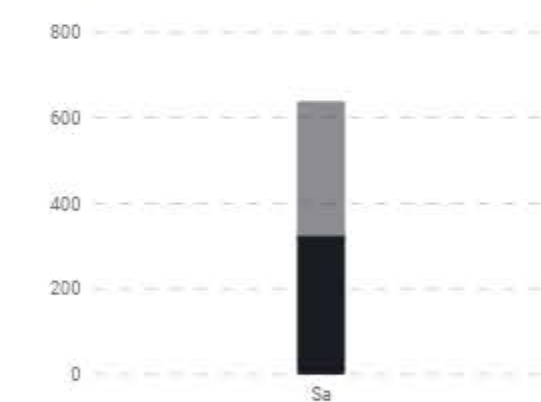
Average daily activity

ⓑ 325 ⓐ 314

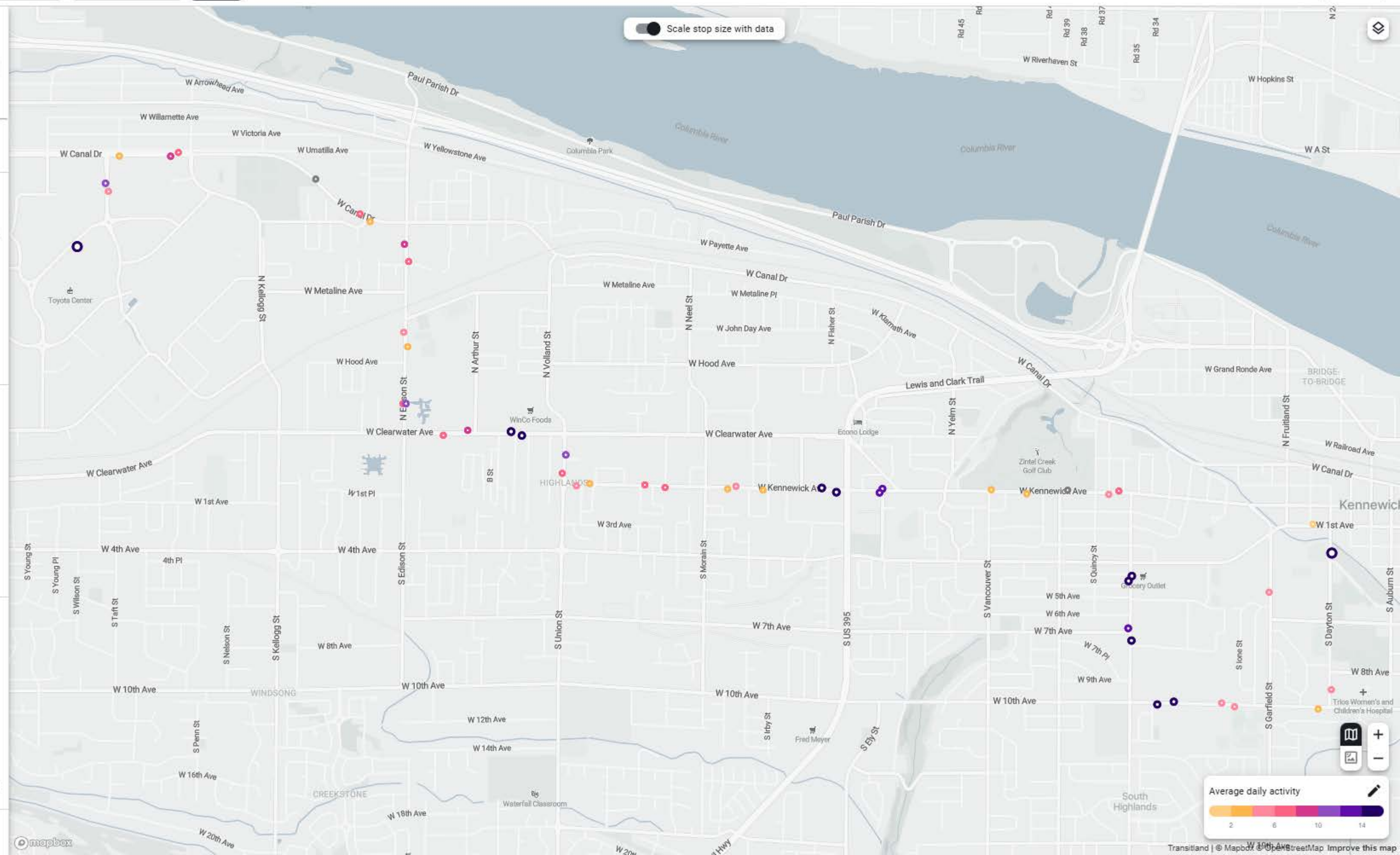
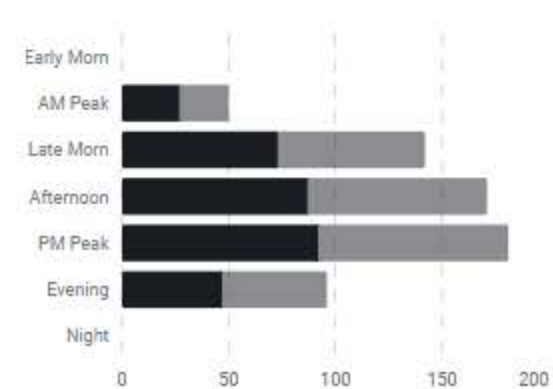
Average daily activity by date



### Average daily activity by day



### Average daily activity by period



Average daily activity





## Route 40

Route 40

Average daily activity

## Summary

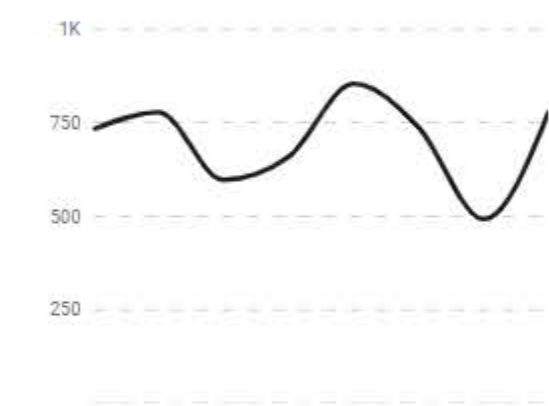
### Stops

## Tags

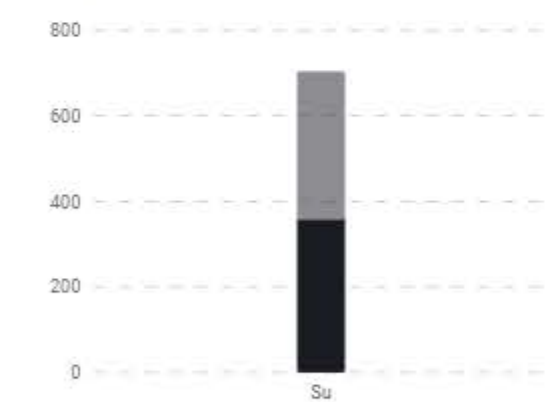
Average daily activity

ⓑ 358 ⓐ 346

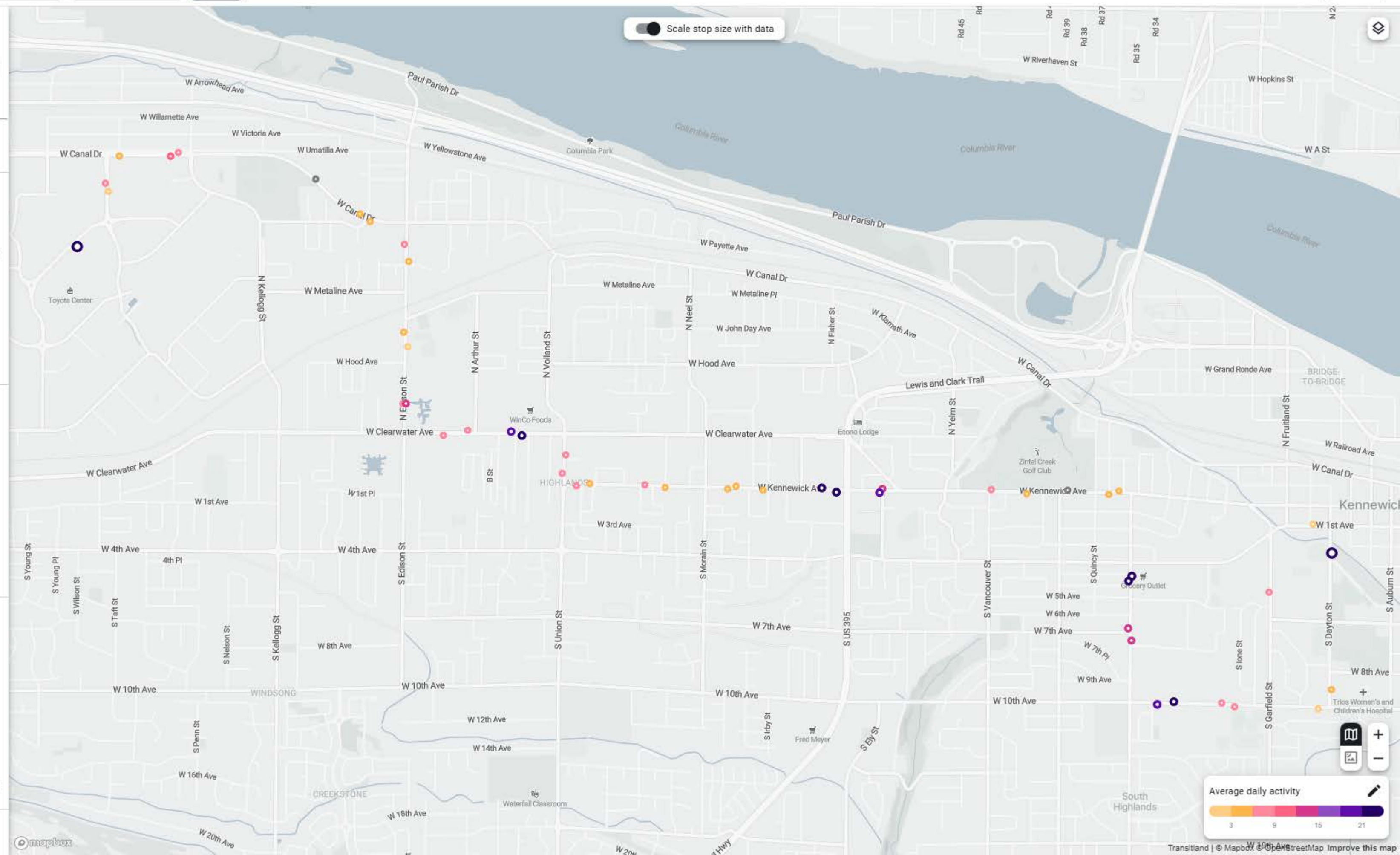
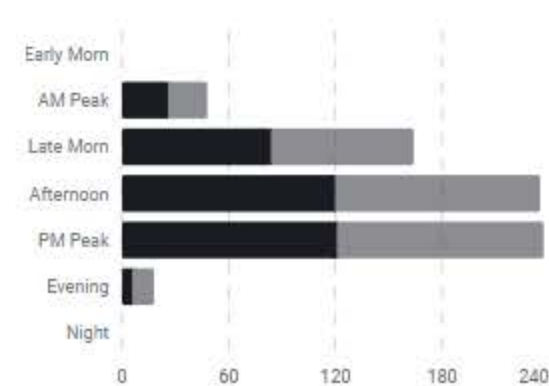
Average daily activity by date



Average daily activity by day



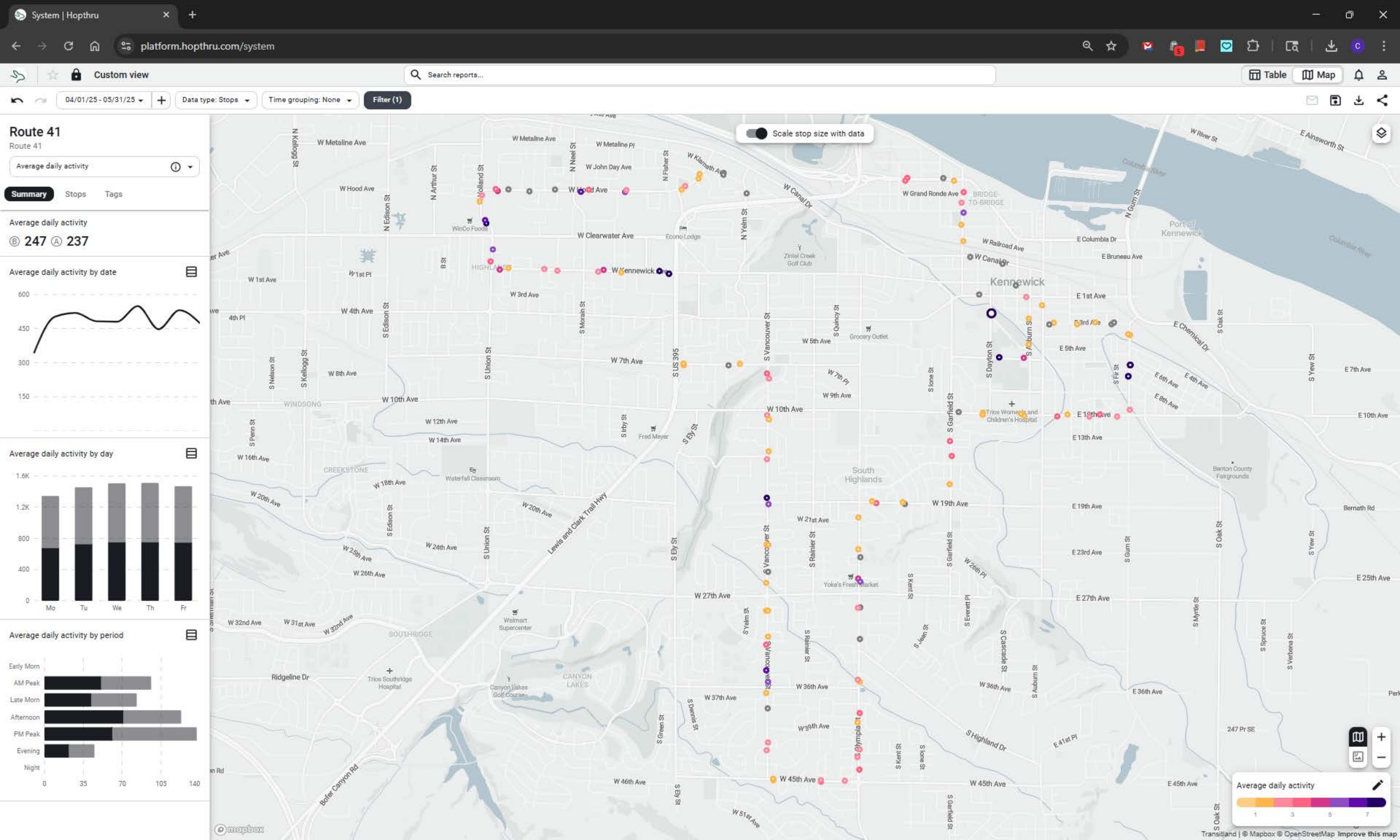
Average daily activity by period



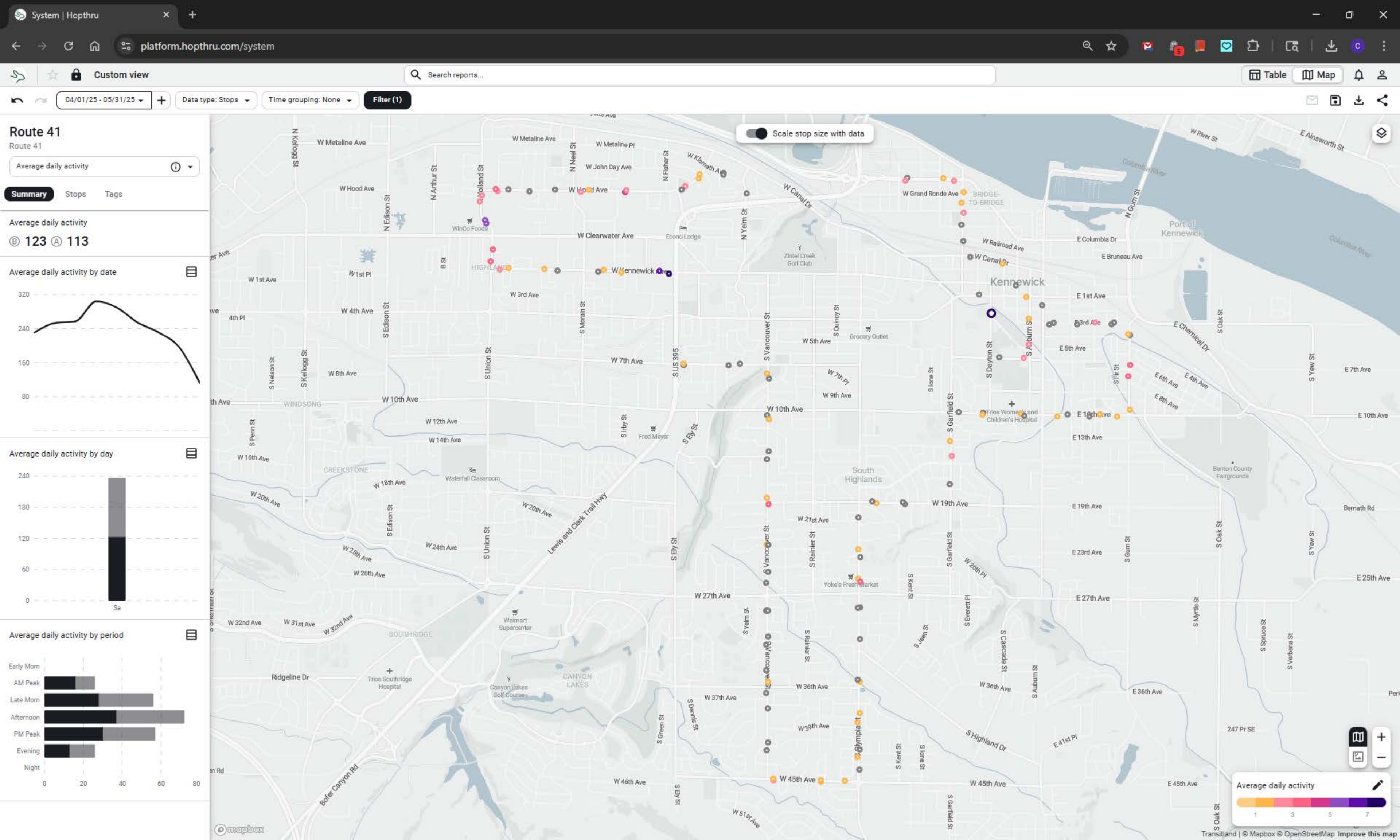
Average daily activity



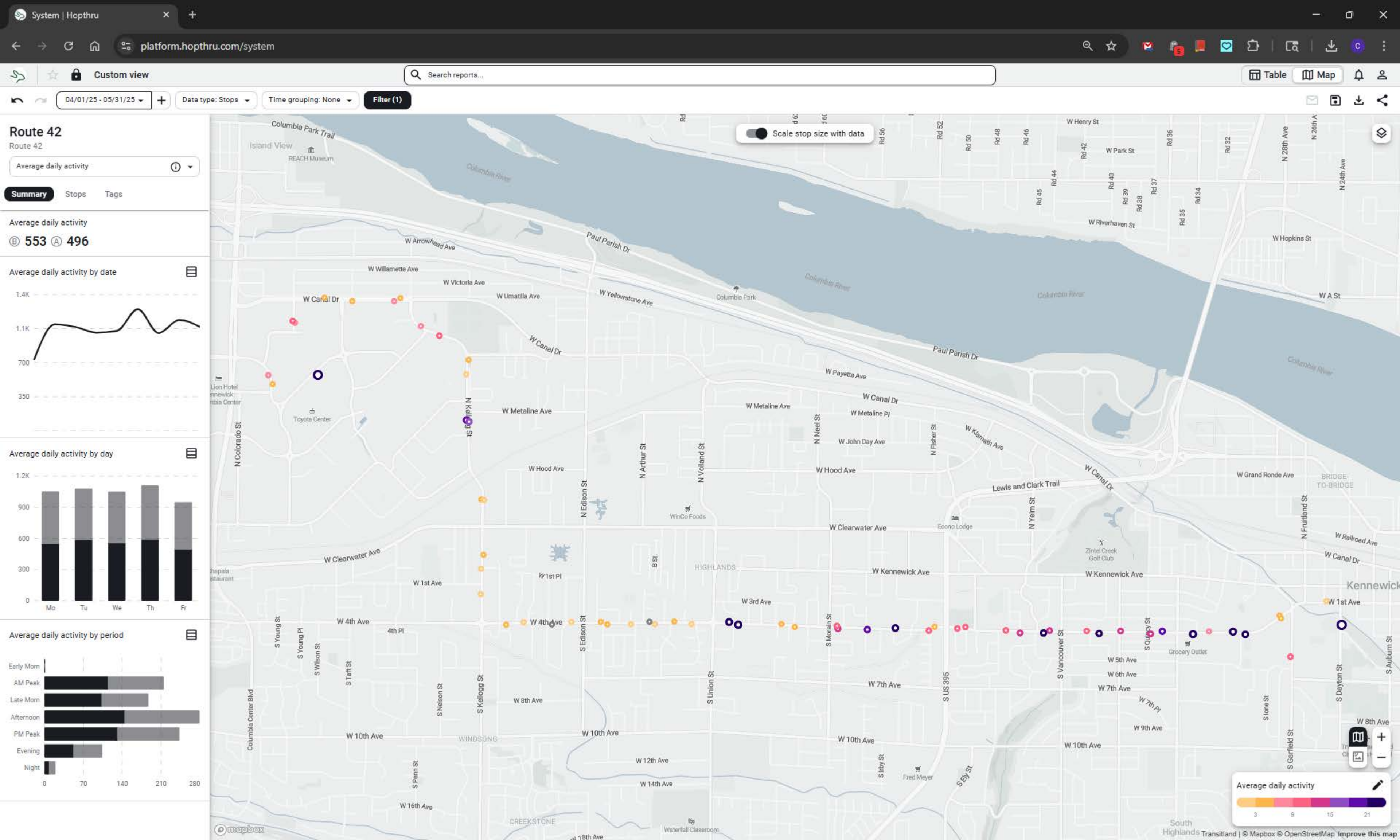




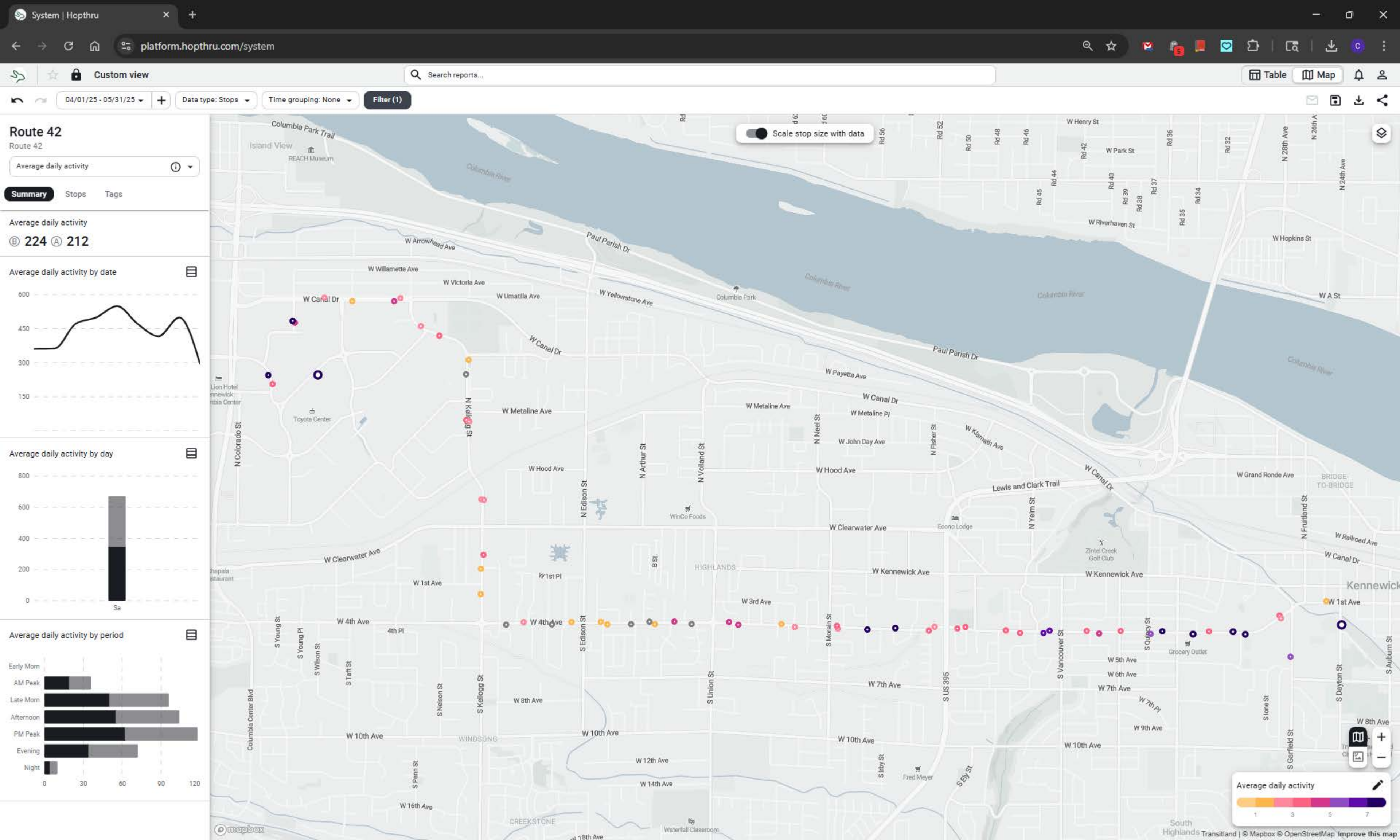








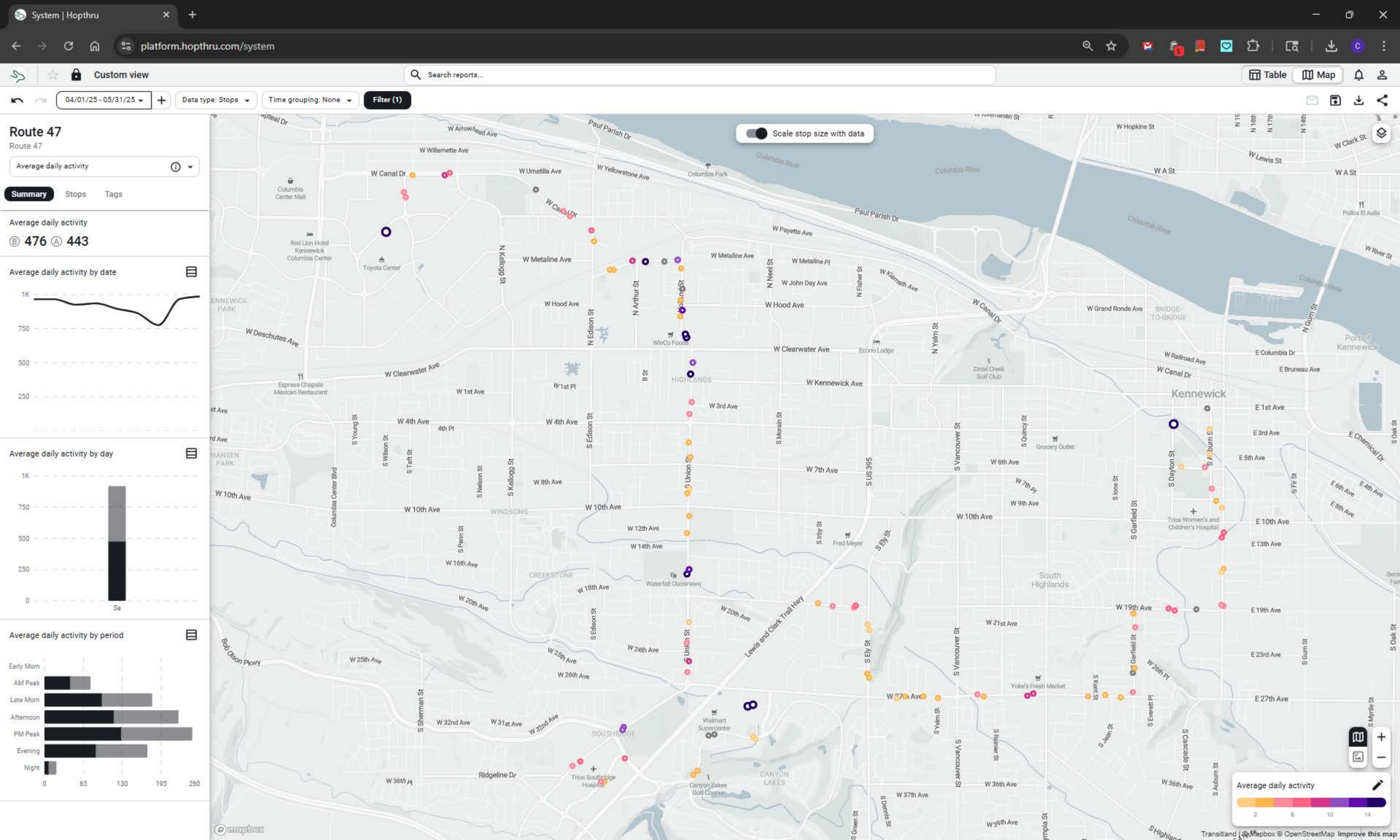




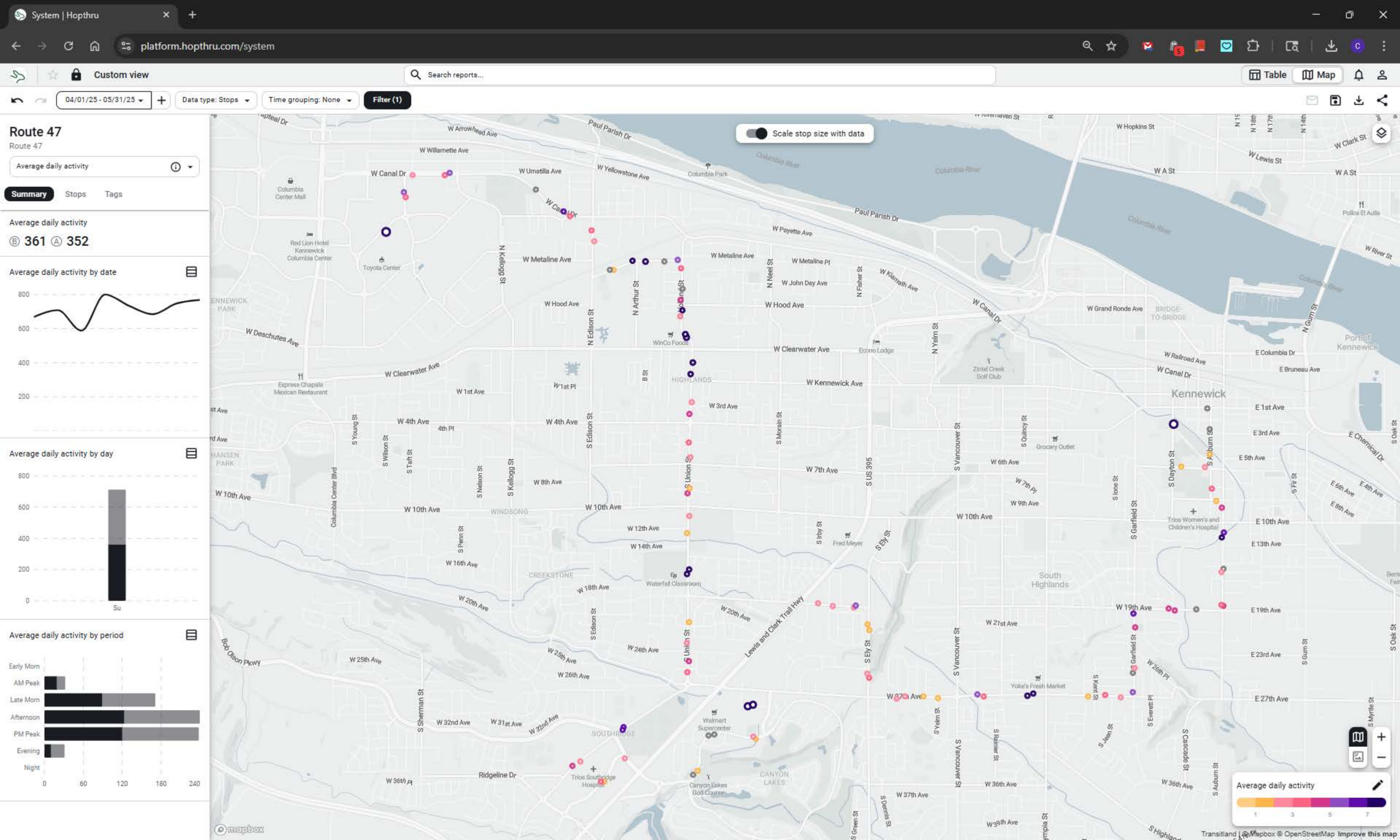




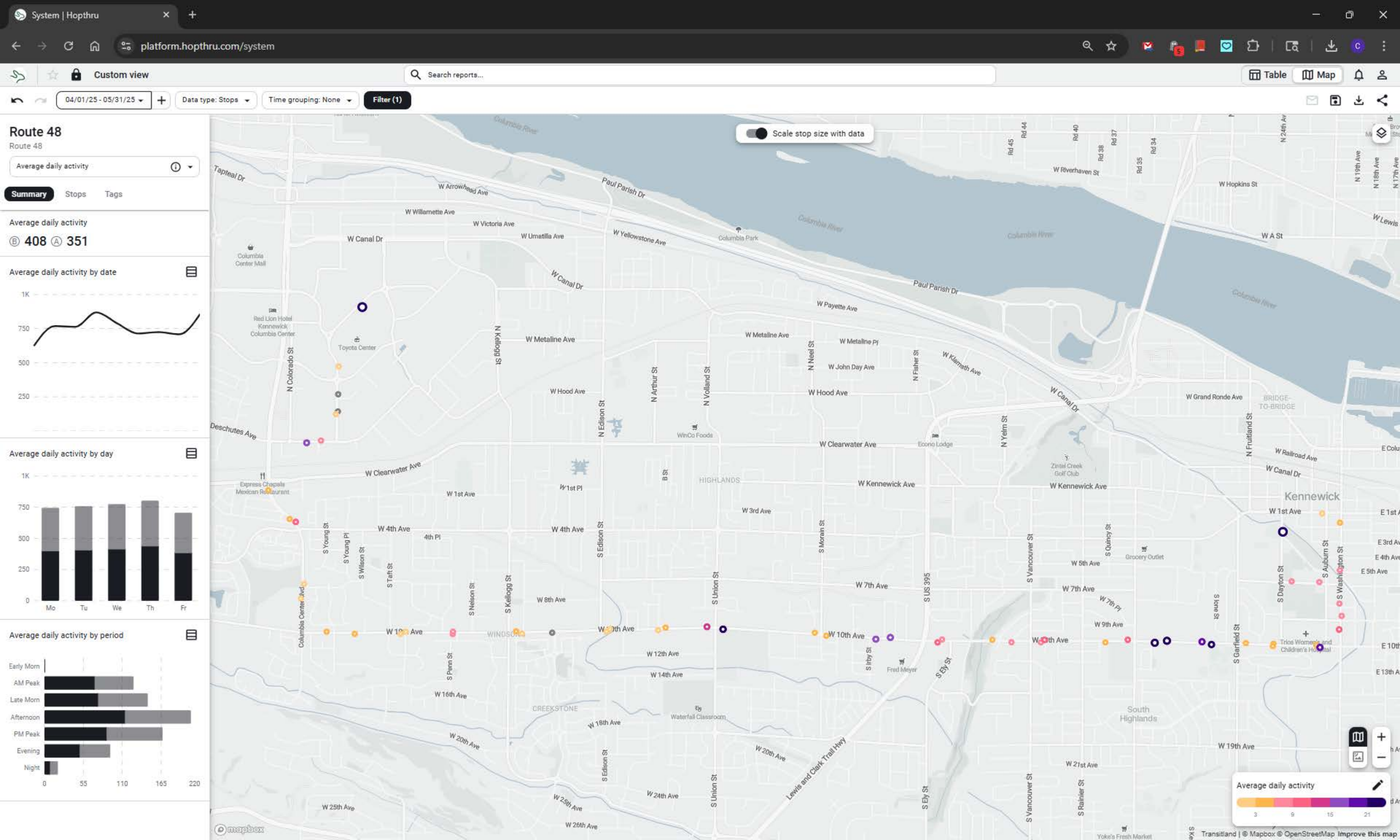




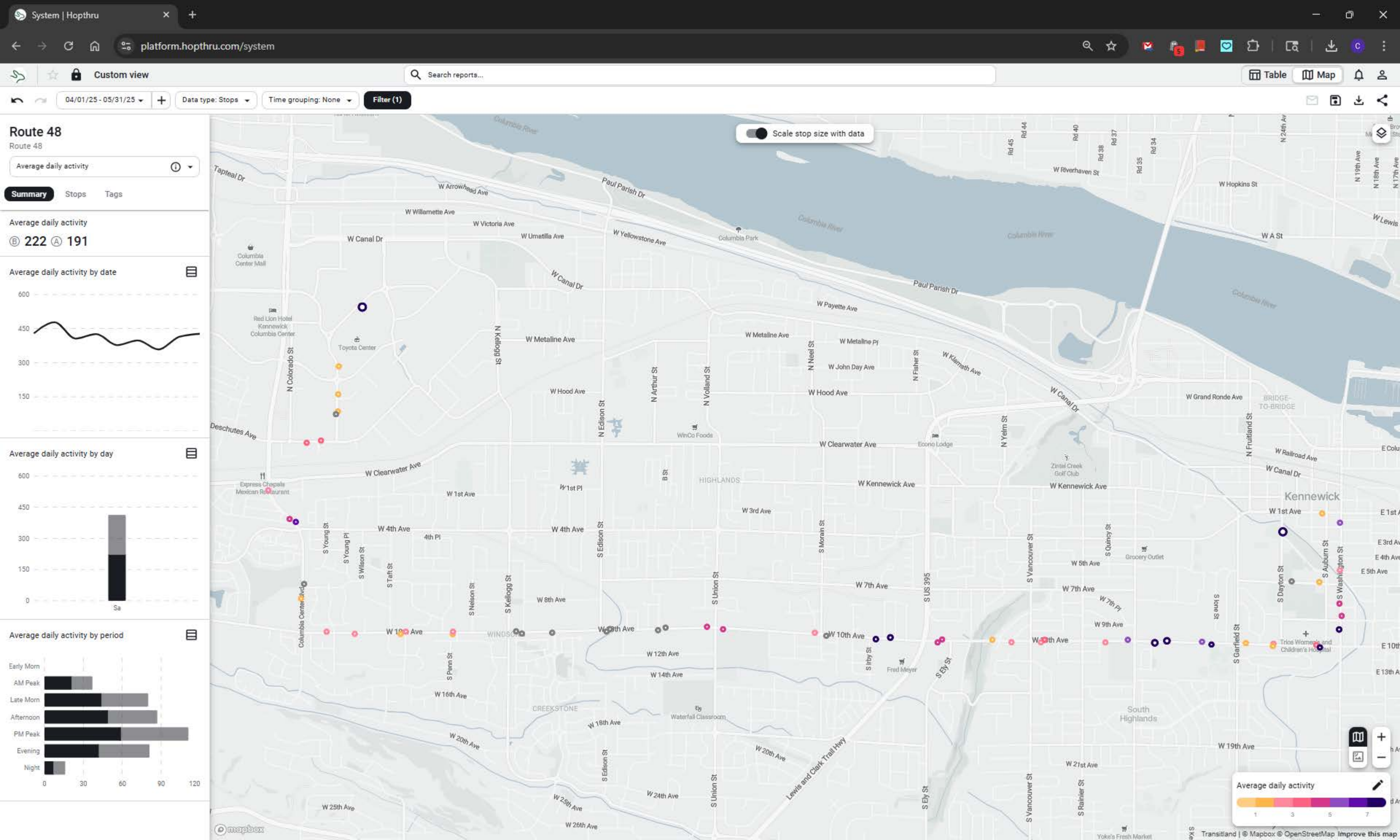




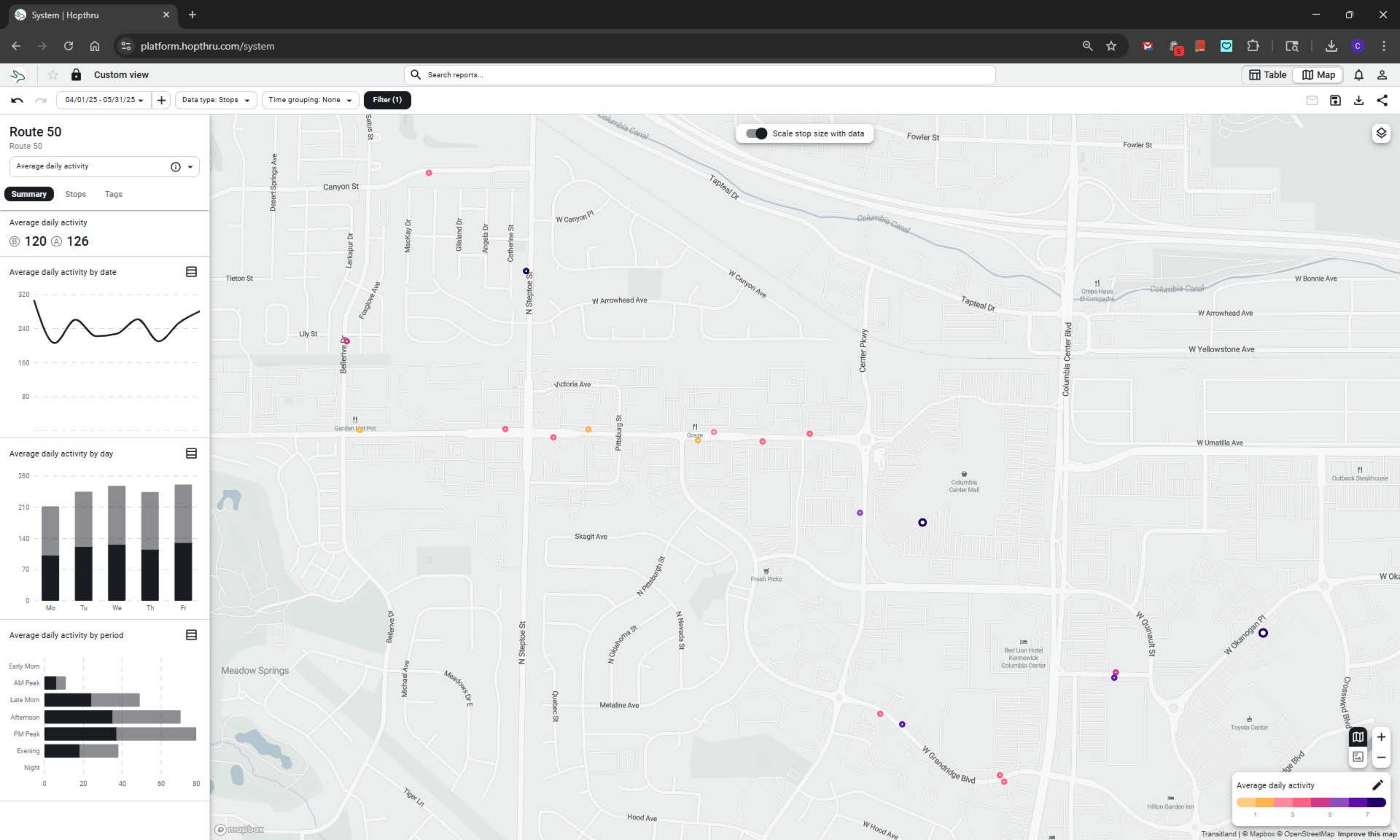




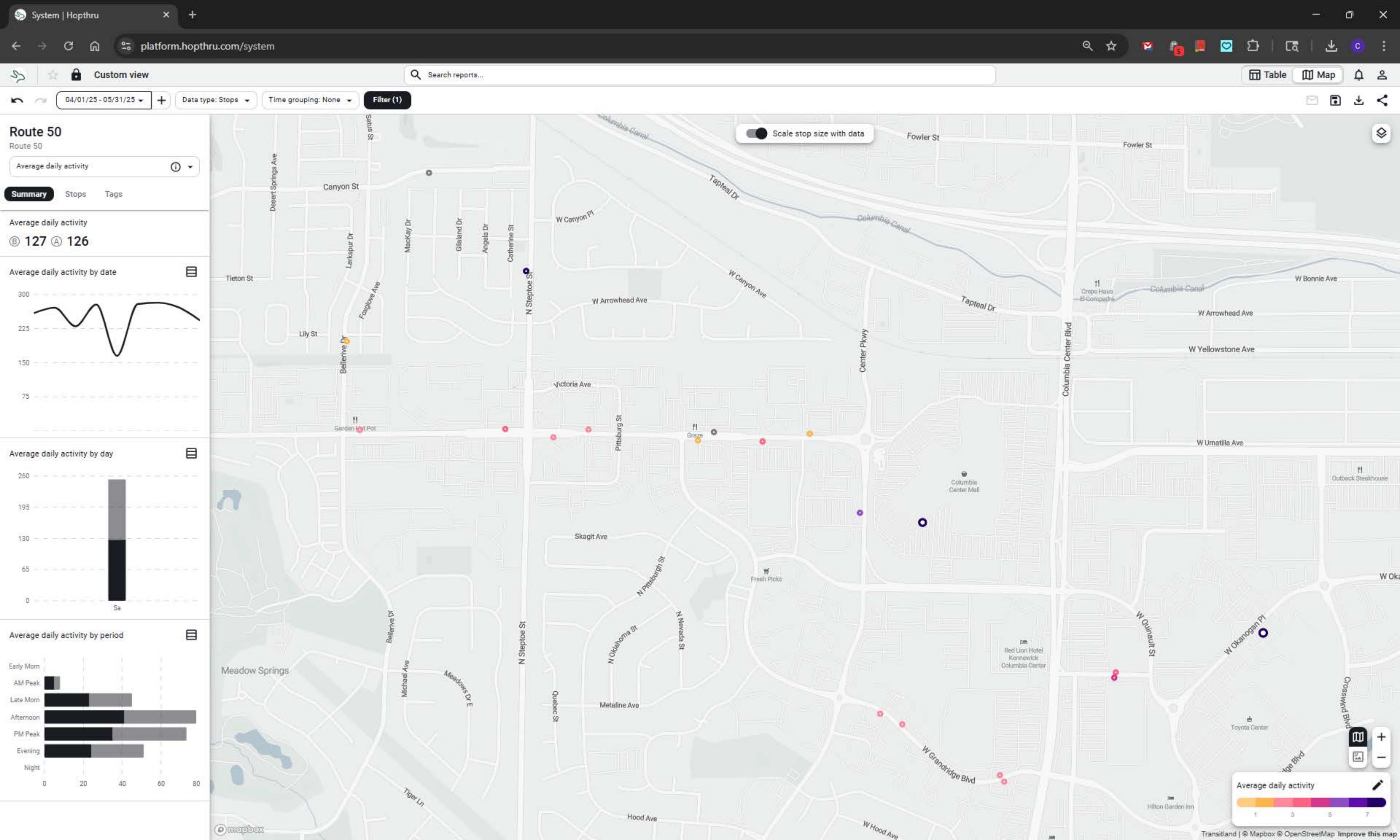




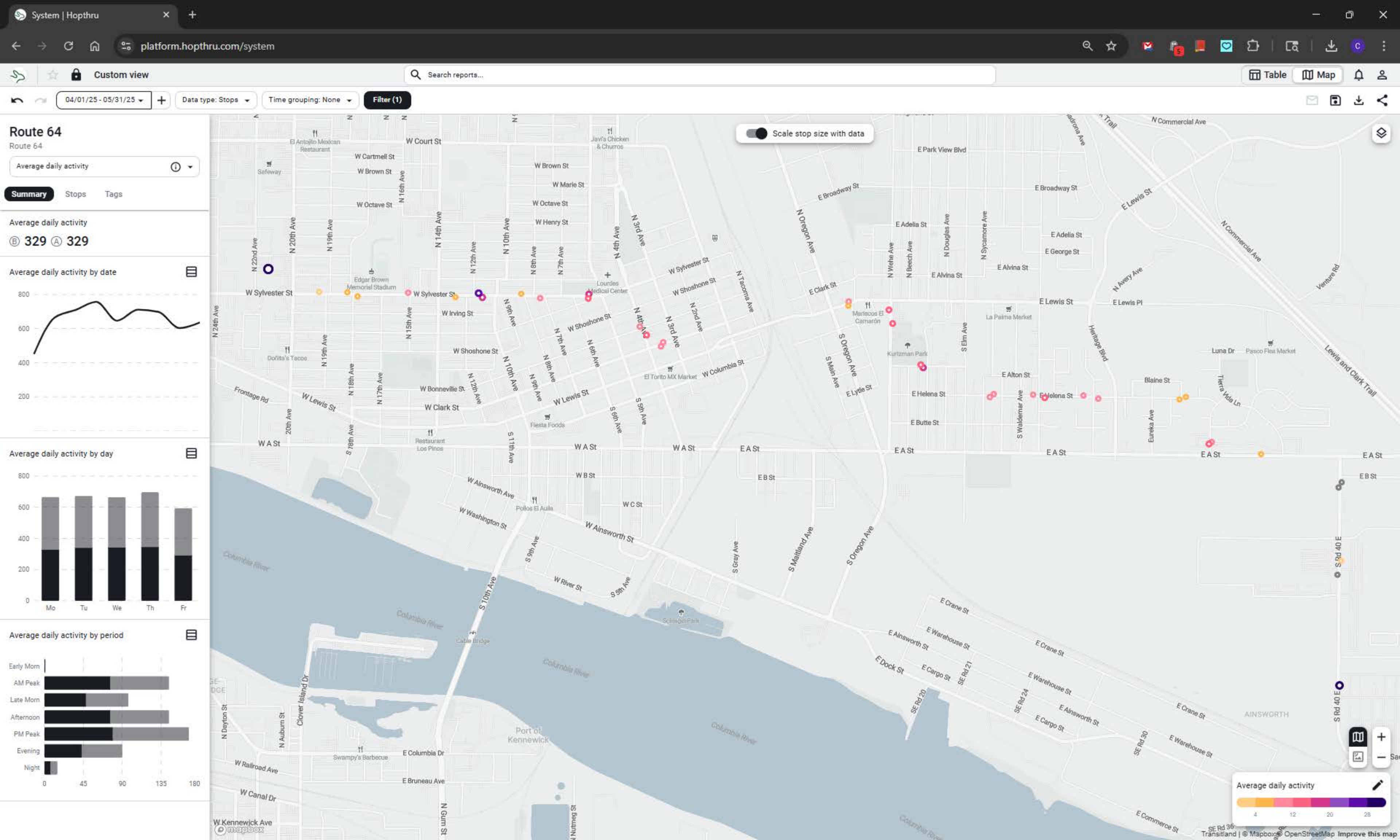




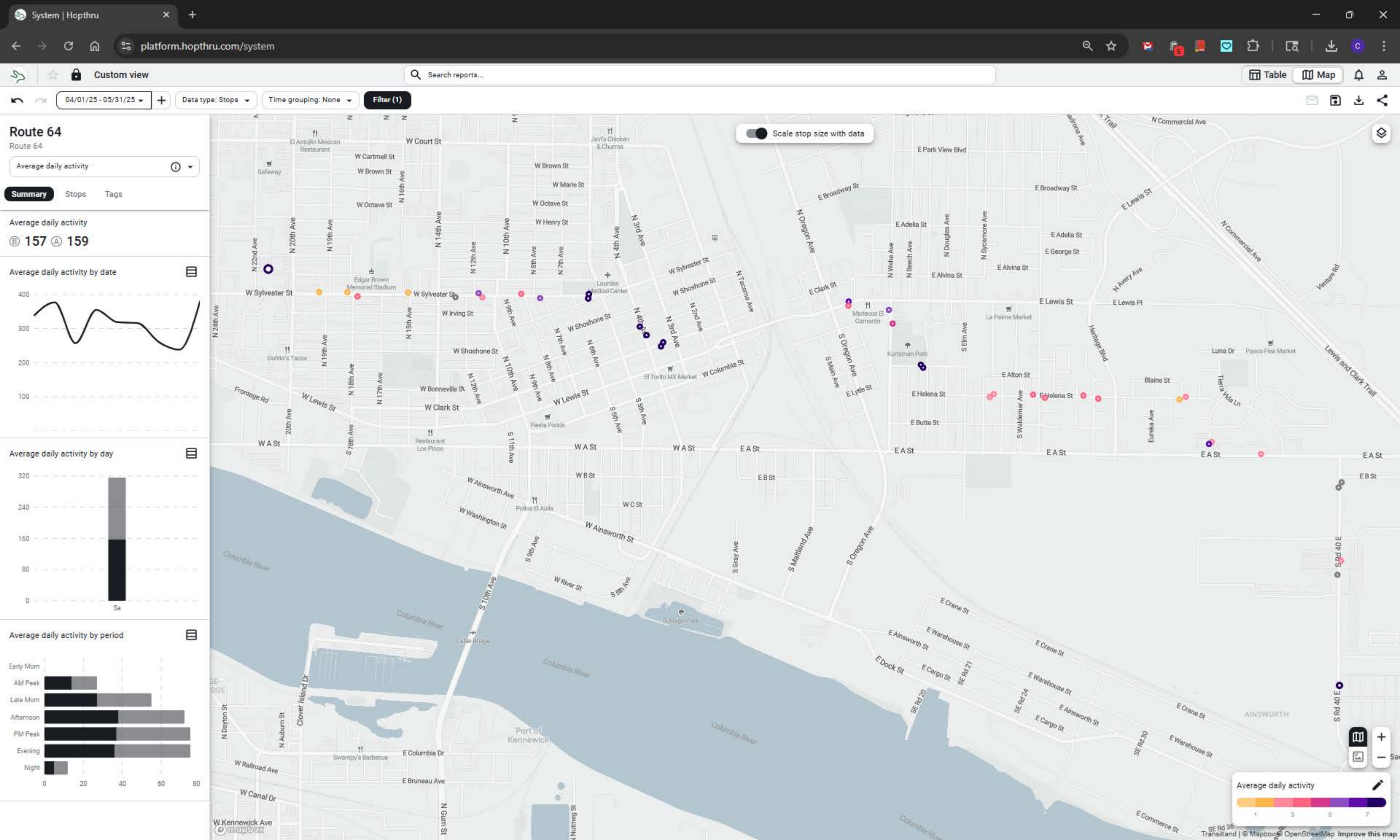




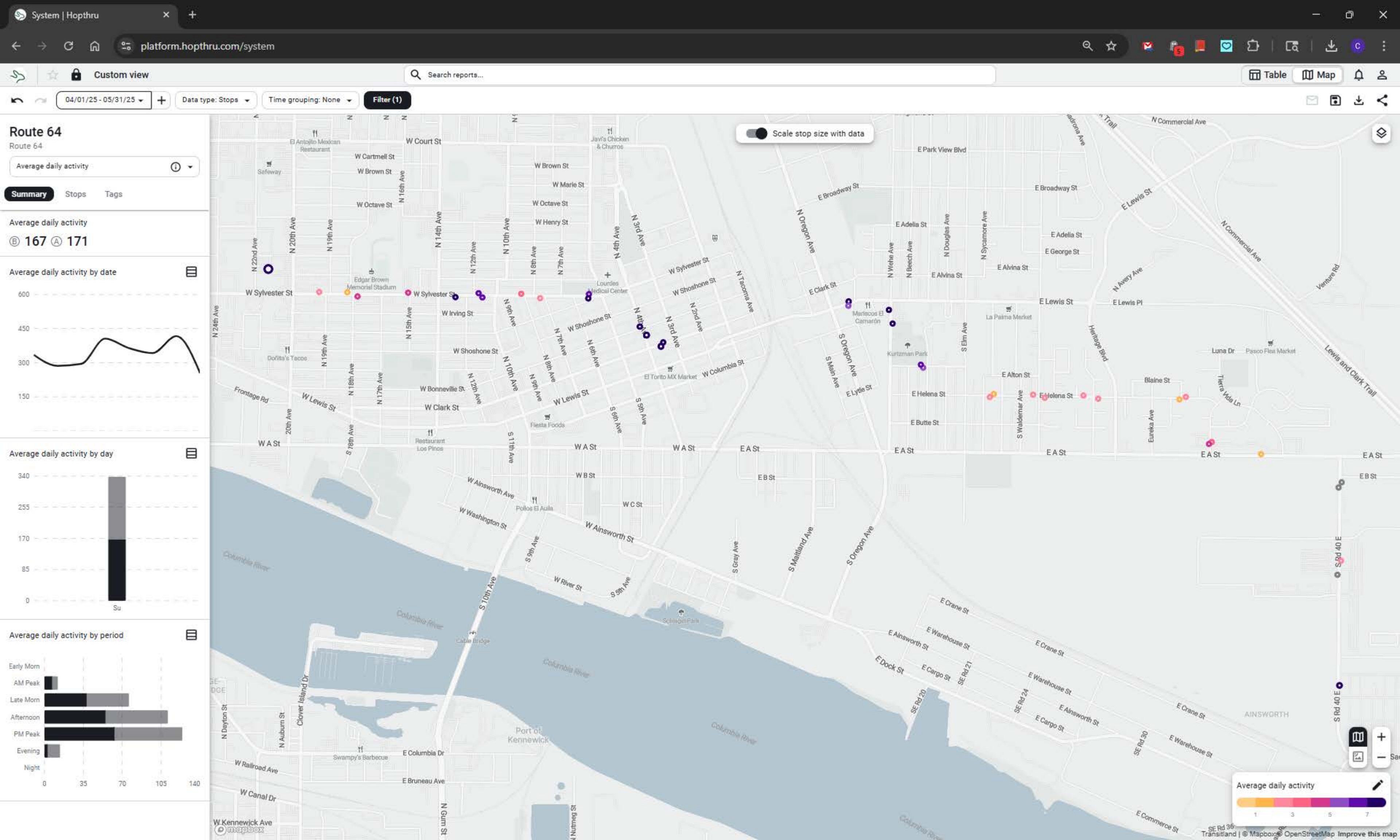




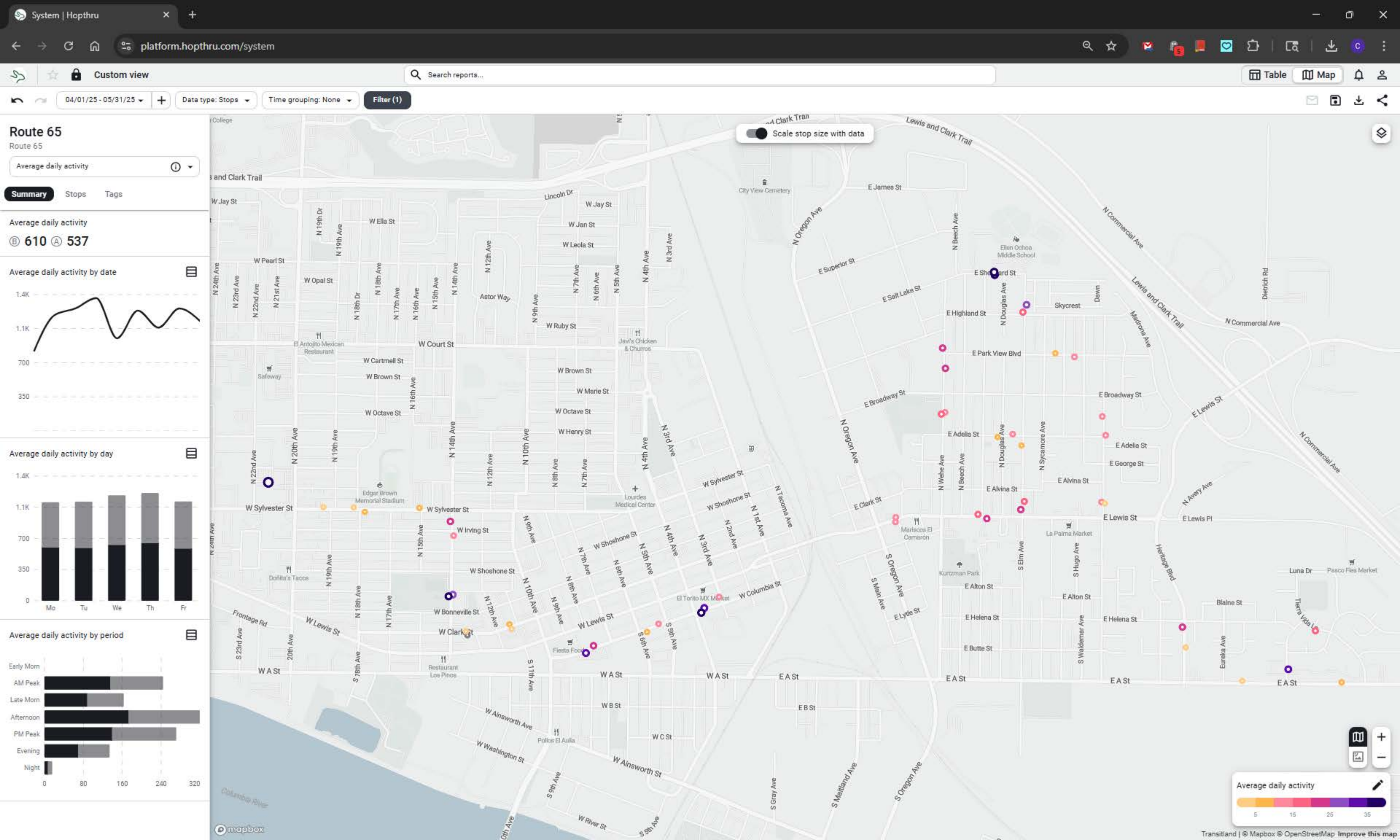




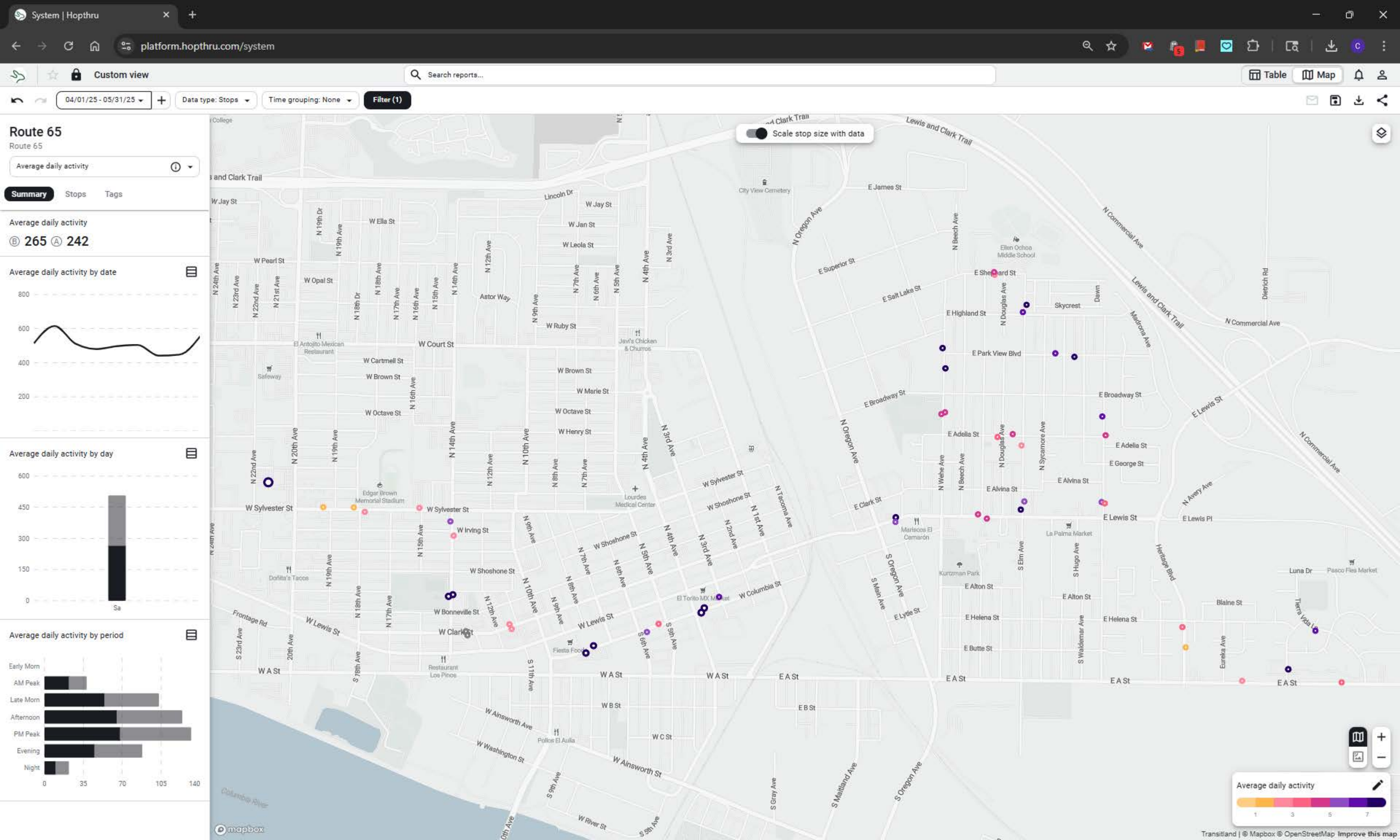




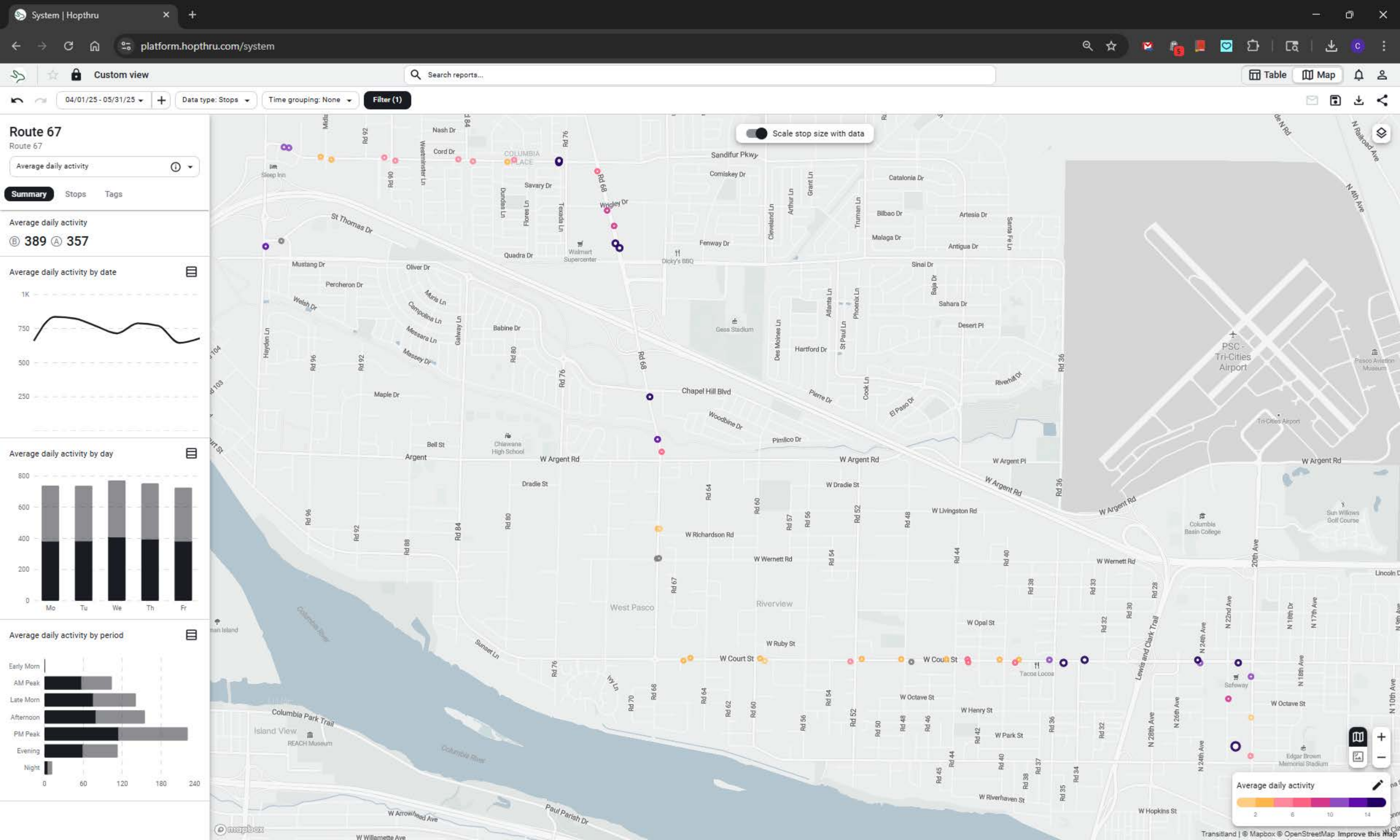




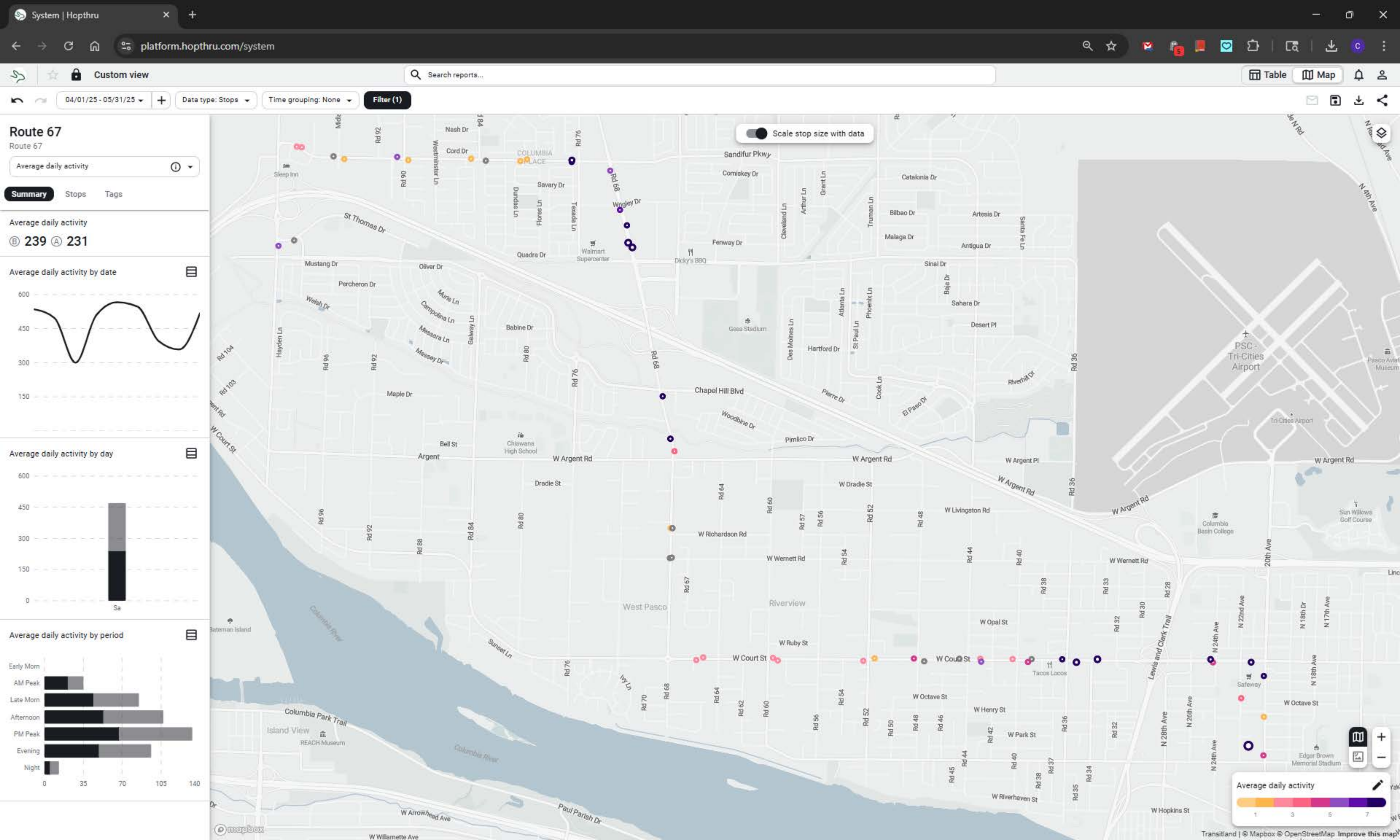




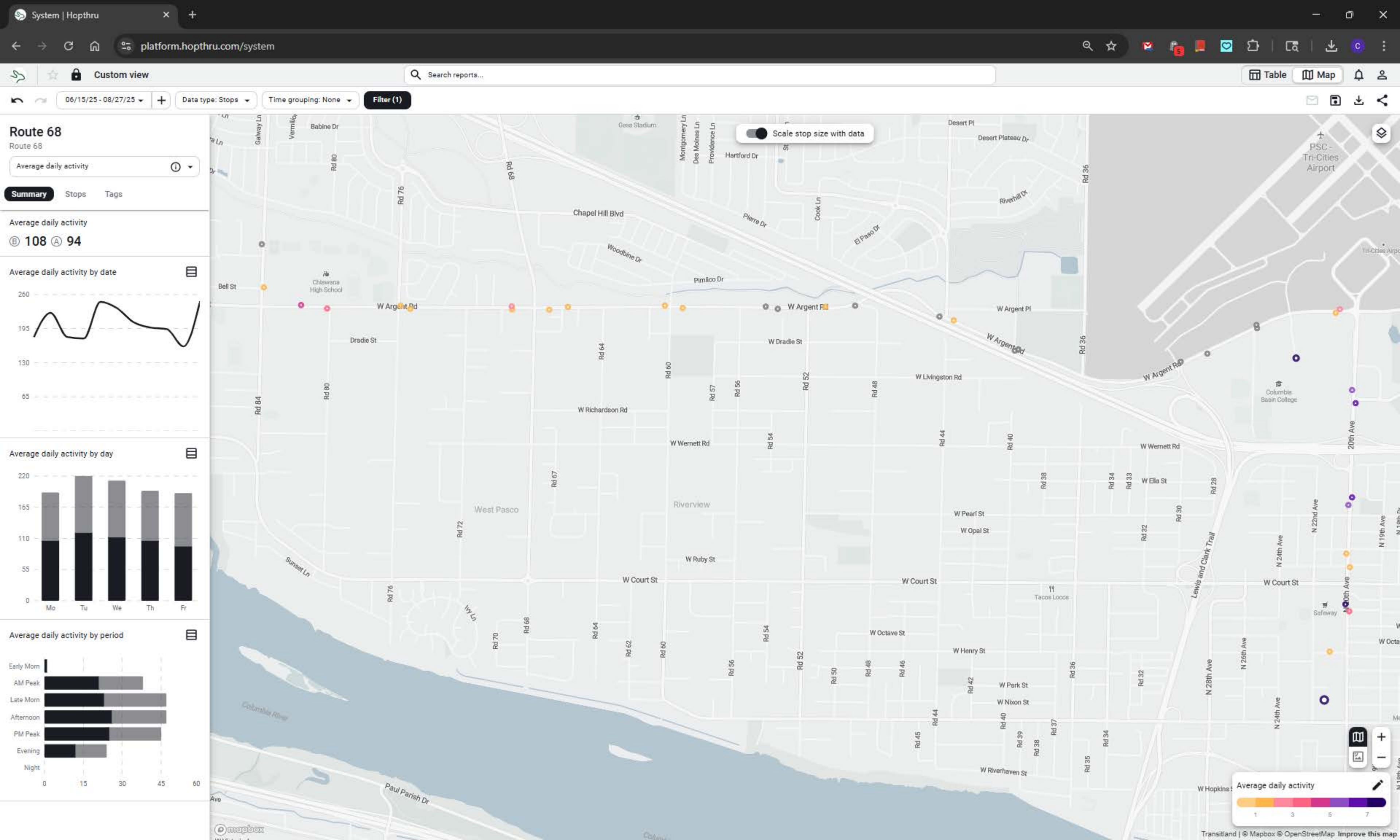




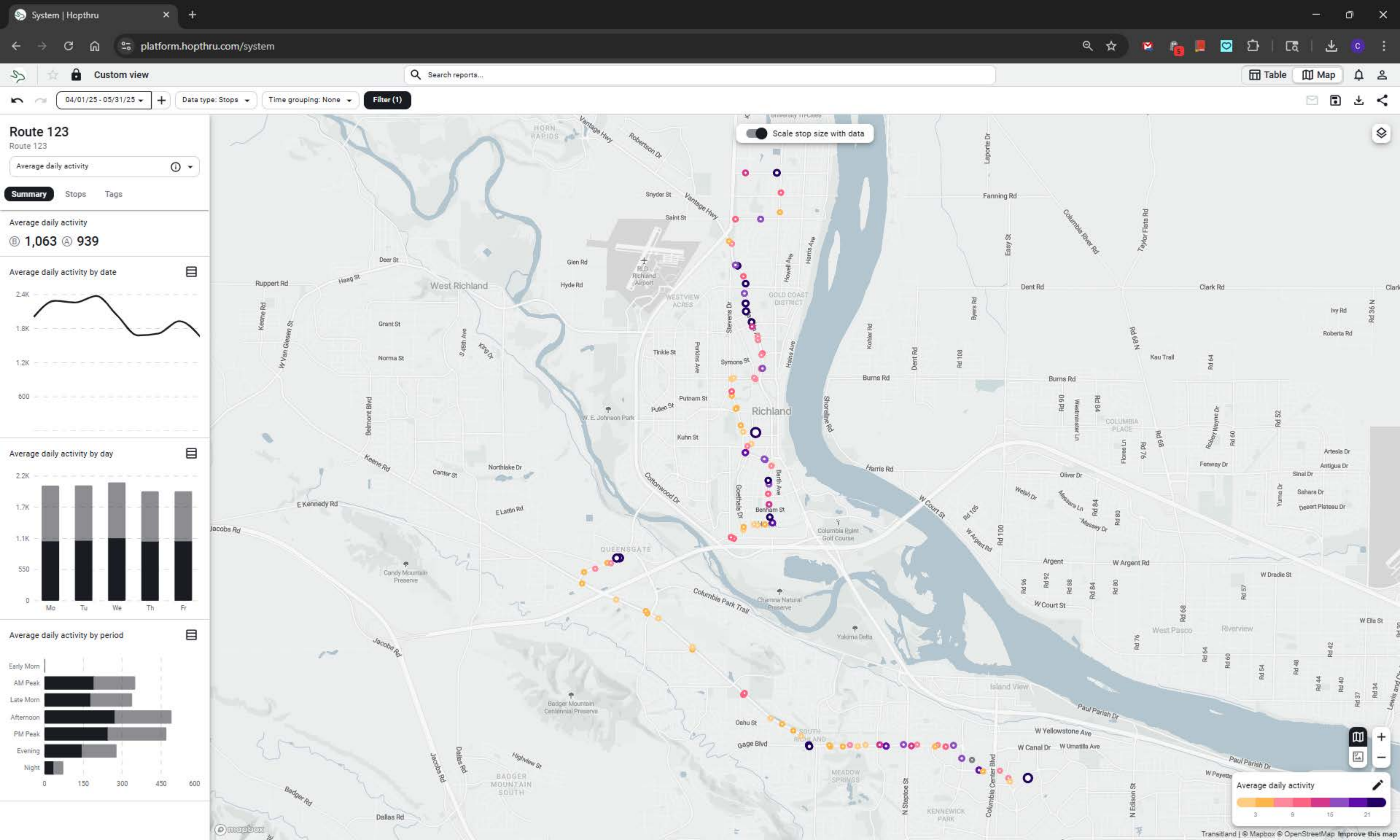




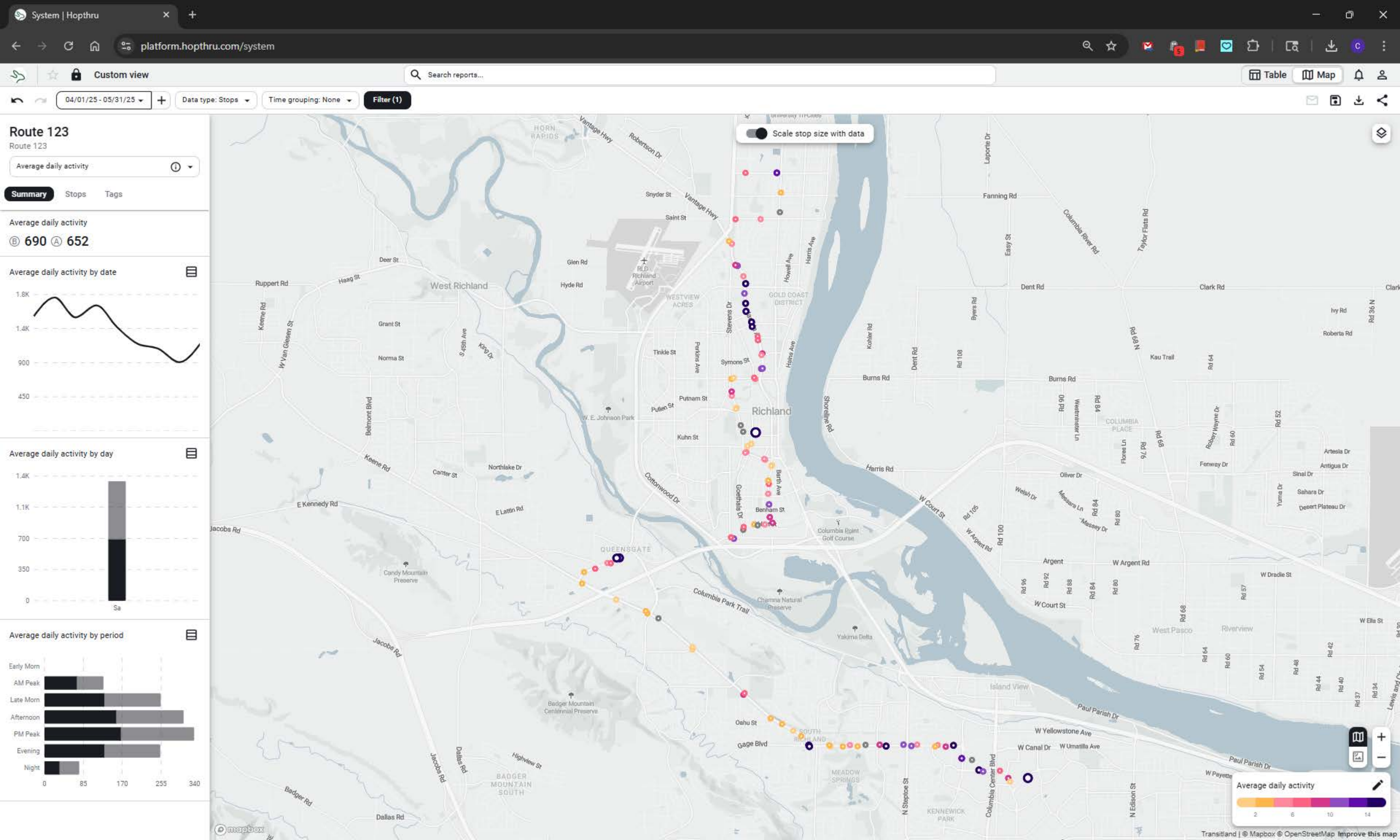




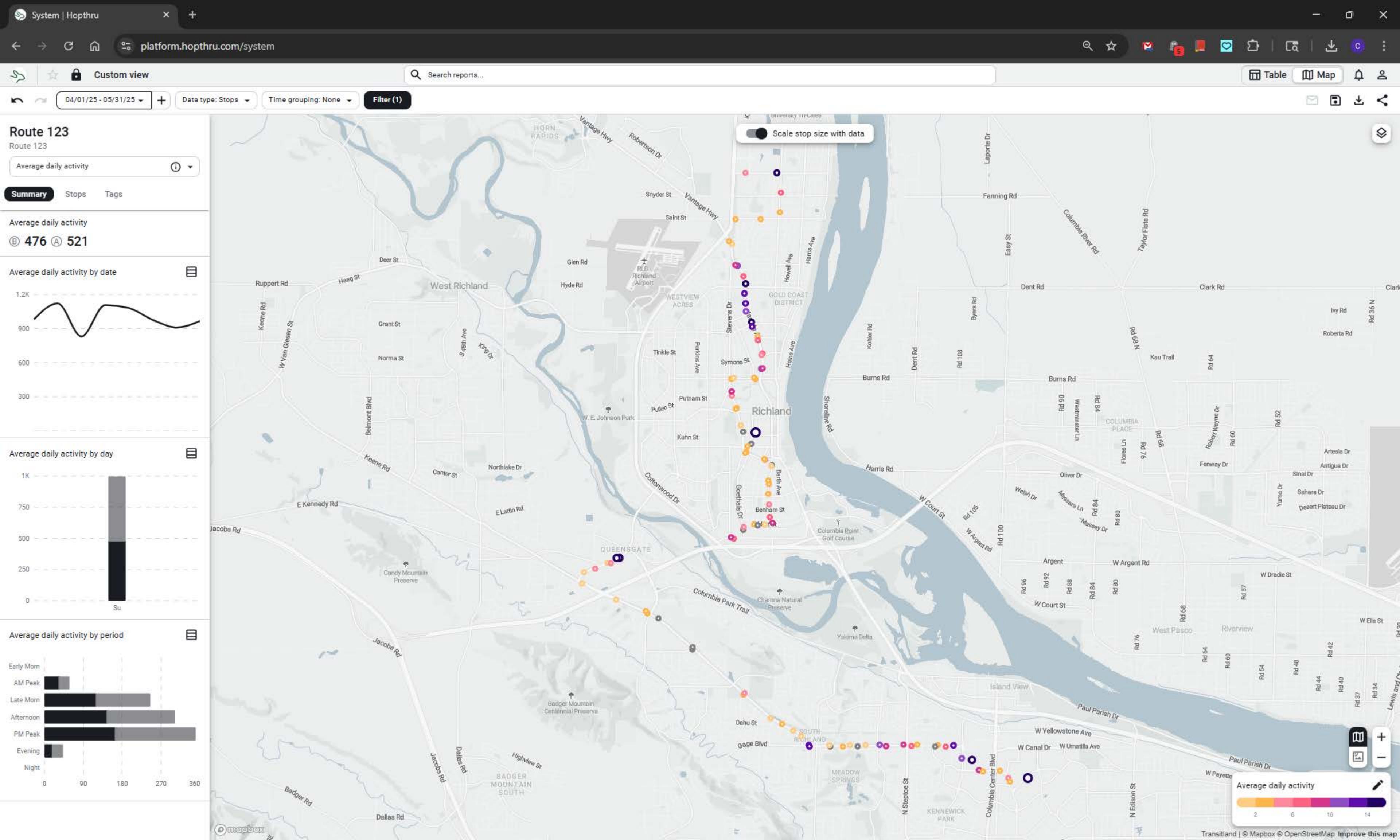


















## Route 170

Route 170

Average daily activity 

## Summary

### Stops

## Tags

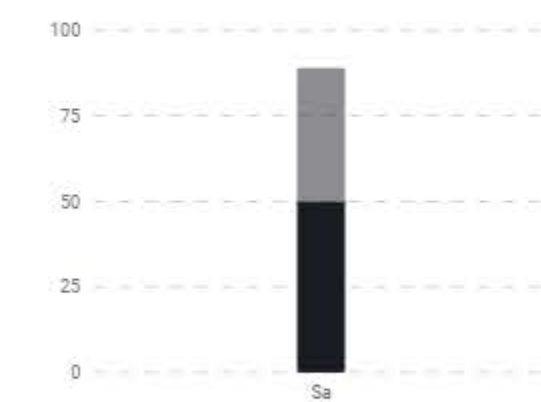
Average daily activity

ⓑ 50 ⓐ 39

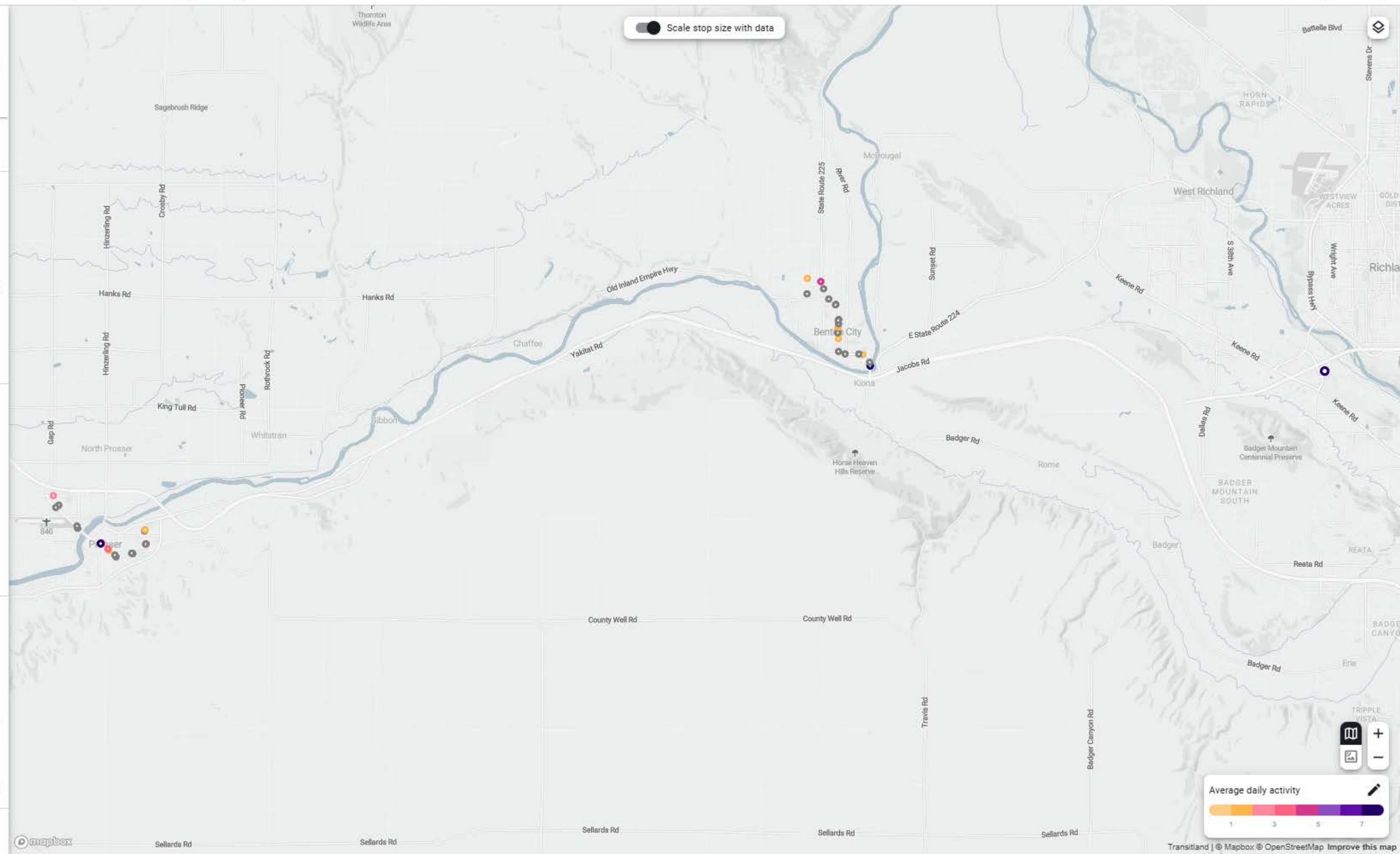
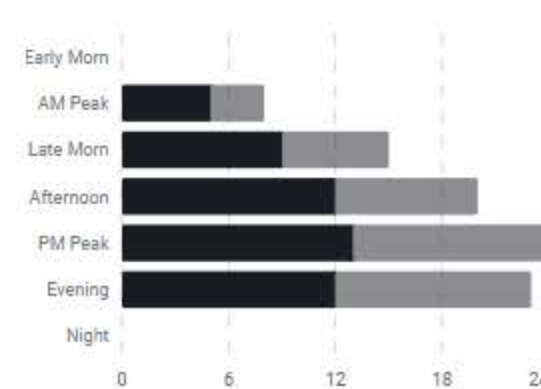
Average daily activity by date



### Average daily activity by day



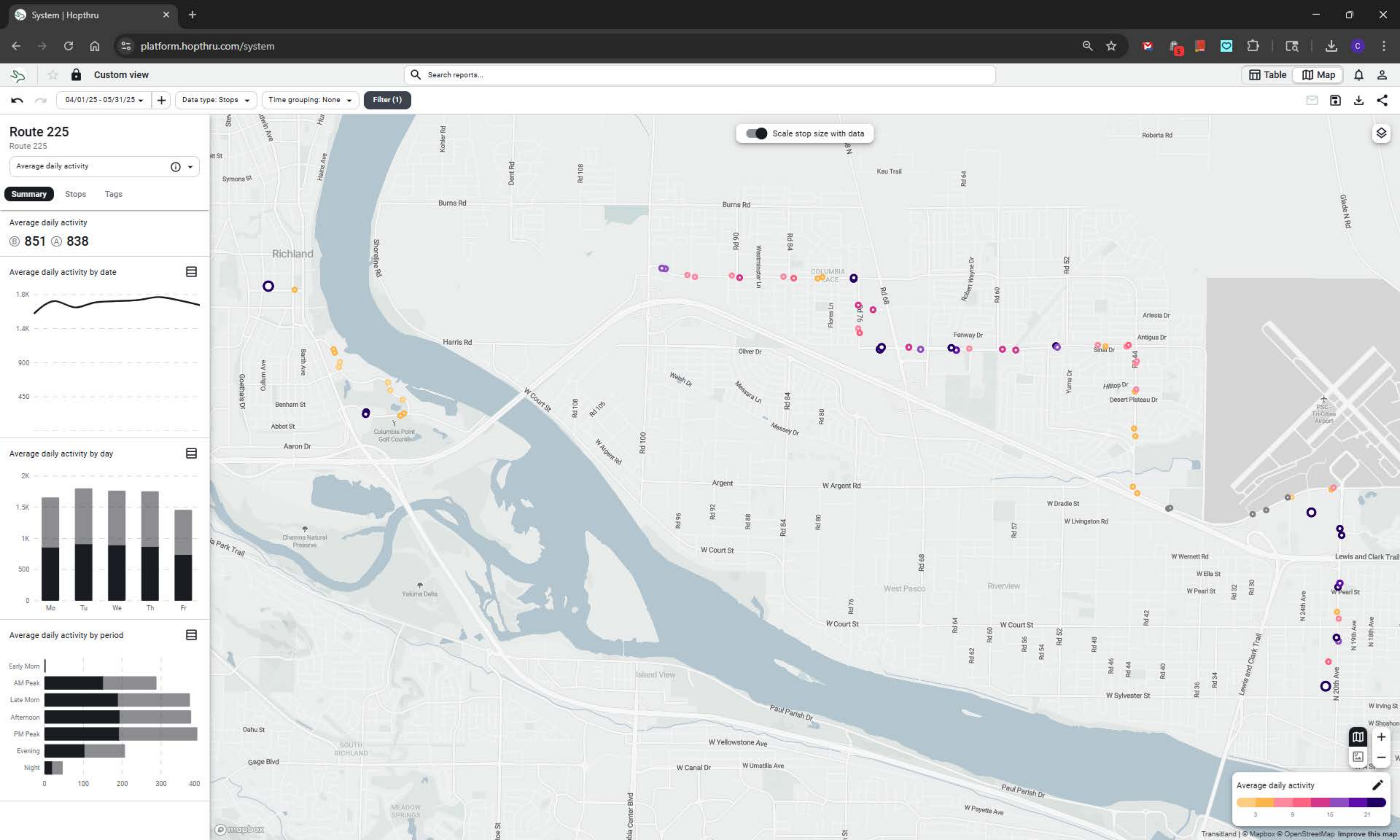
### Average daily activity by period



Average daily activity









## Route 225

Route 225

Average daily activity 

## Summary

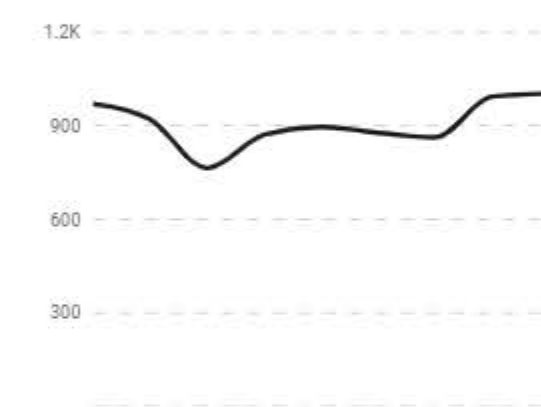
### Stops

## Tags

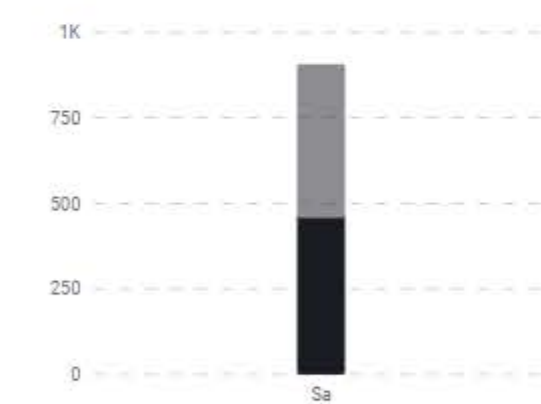
Average daily activity

Ⓐ 448 Ⓑ 459

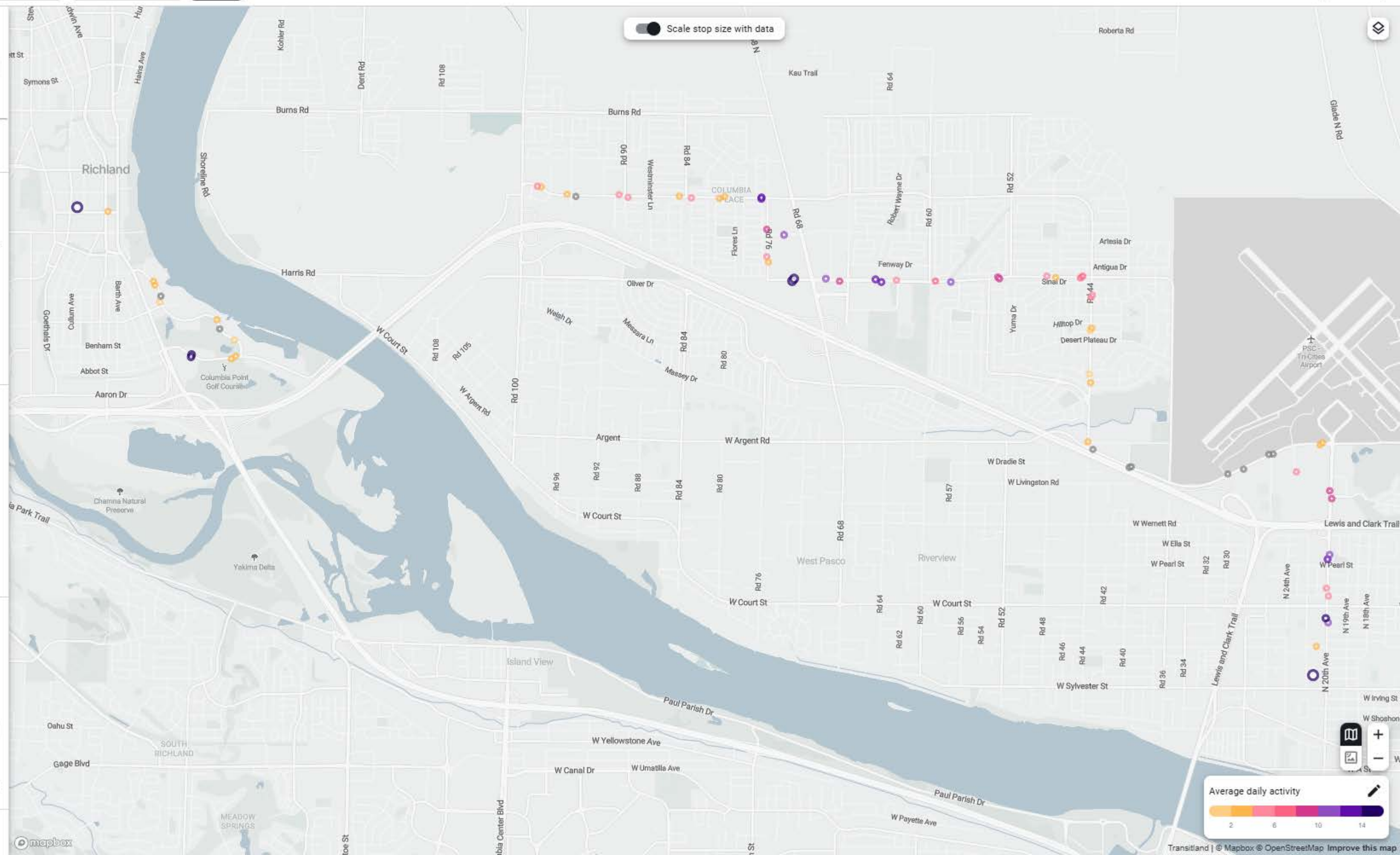
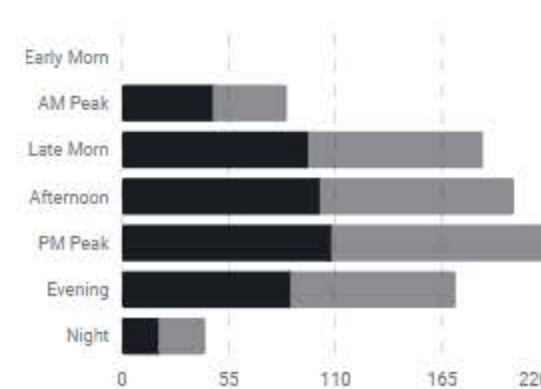
Average daily activity by date



Average daily activity by day



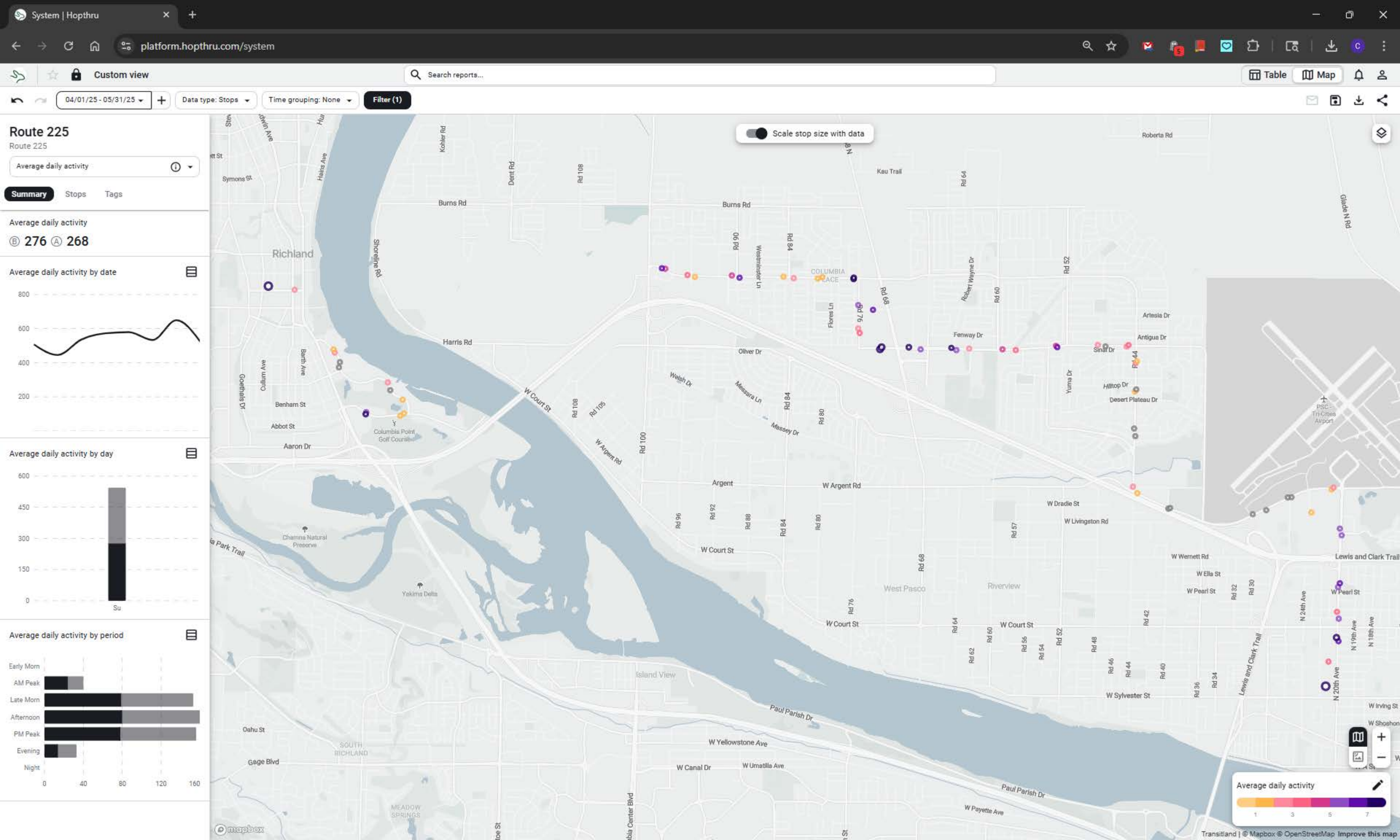
### Average daily activity by period



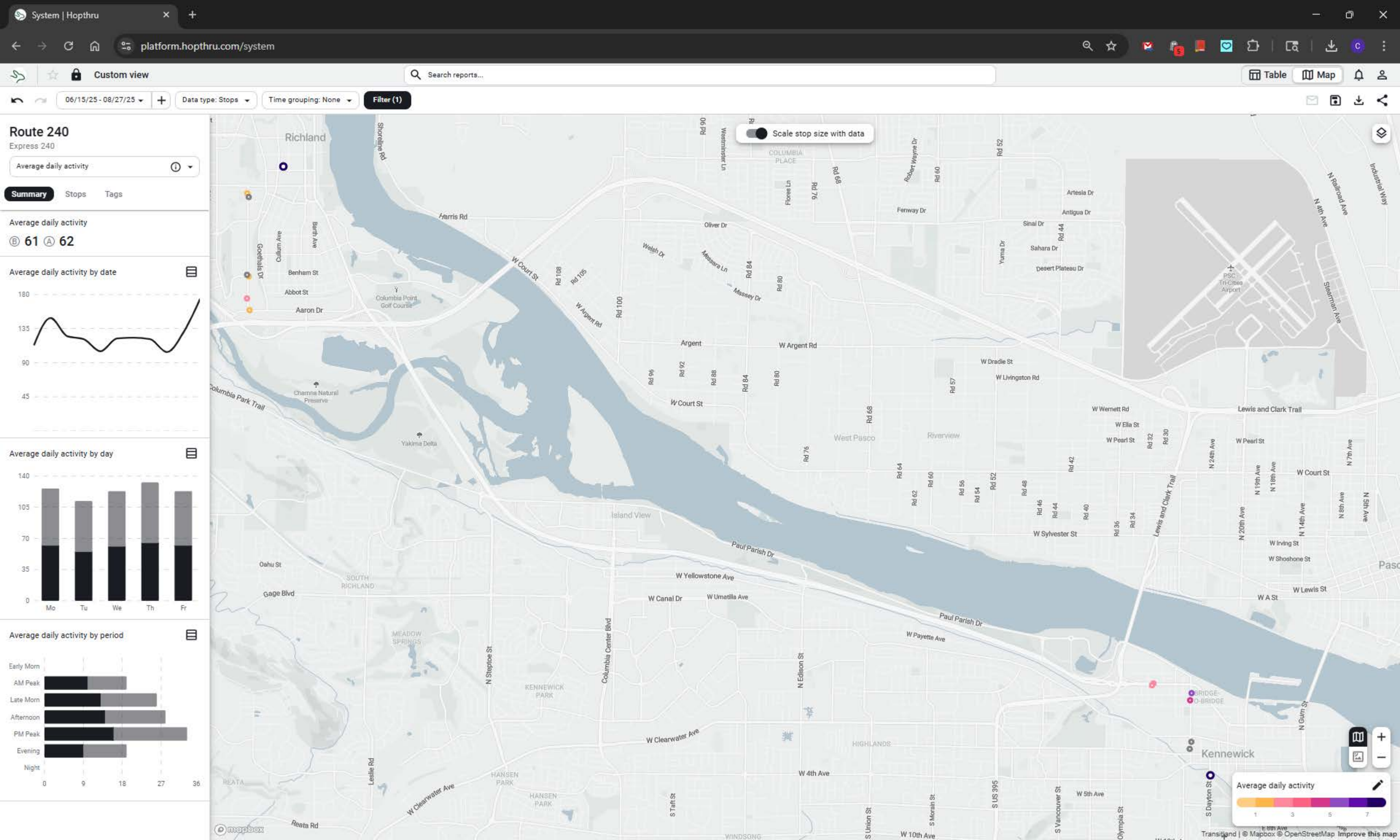
Average daily activity



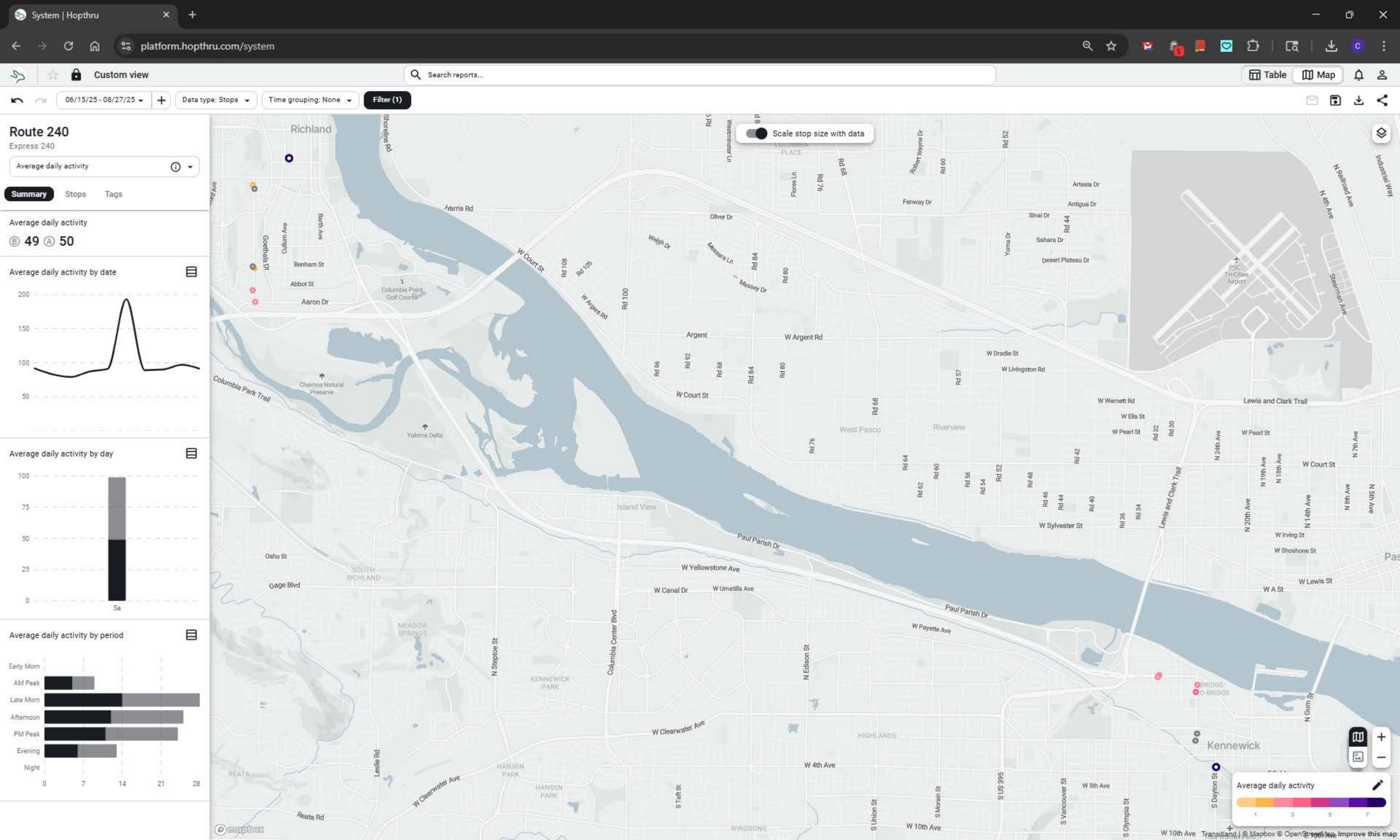


















## Route 268

Route 268

Average daily activity

## Summary

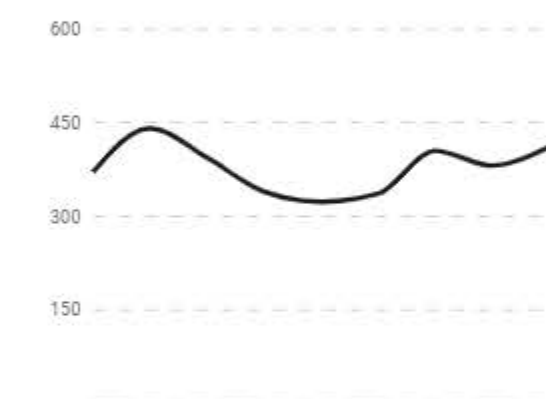
### Stops

## Tags

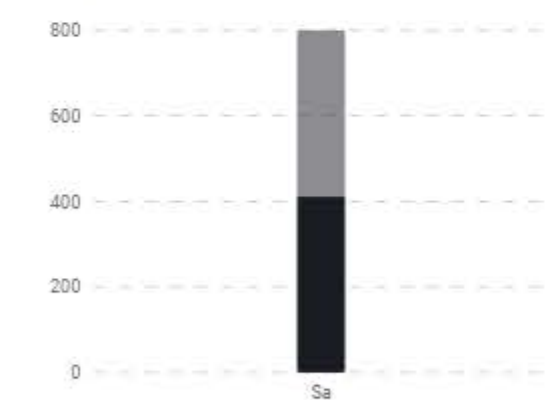
Average daily activity

ⓑ 196 ⓐ 182

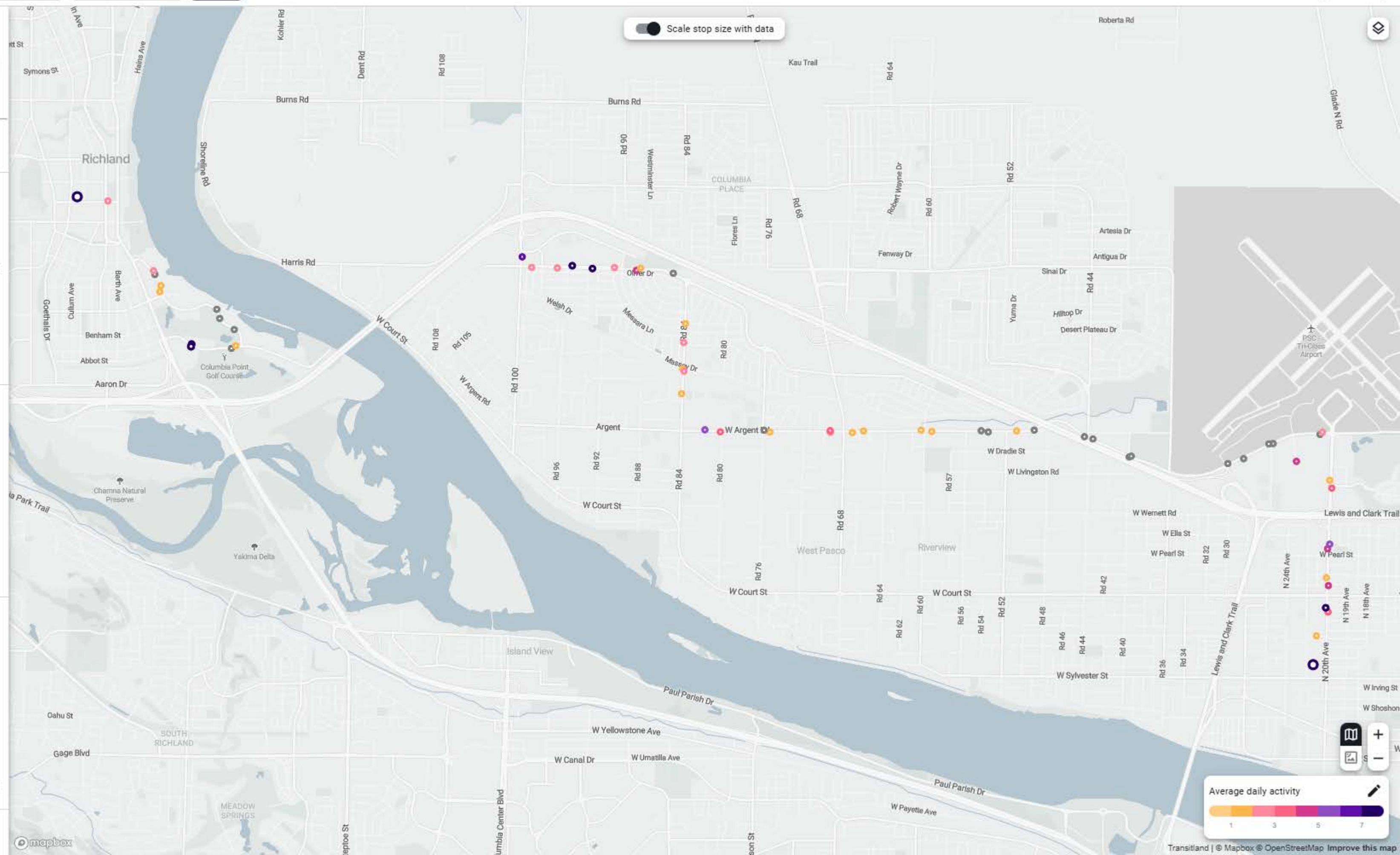
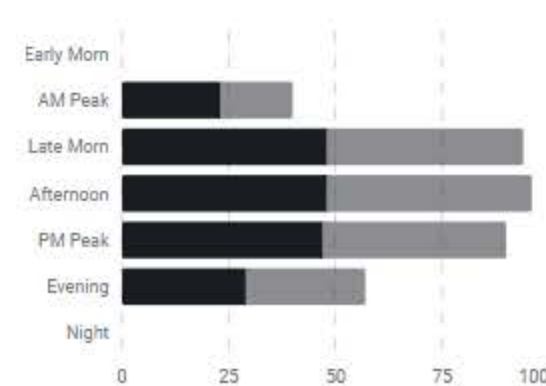
Average daily activity by date



### Average daily activity by day



### Average daily activity by period



Average daily activity





## **Apéndice C: Análisis de CONNECT**

**La traducción detallada de los apéndices está disponible comunicándose a [planning@bft.org](mailto:planning@bft.org) o llamando al servicio al cliente al 509-735-5100.**

## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination



Show flow lines



### DAY OF THE WEEK



Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun

### TIME OF THE DAY



Night Morning Noon Afternoon Evening

### DATE



2024-12-31

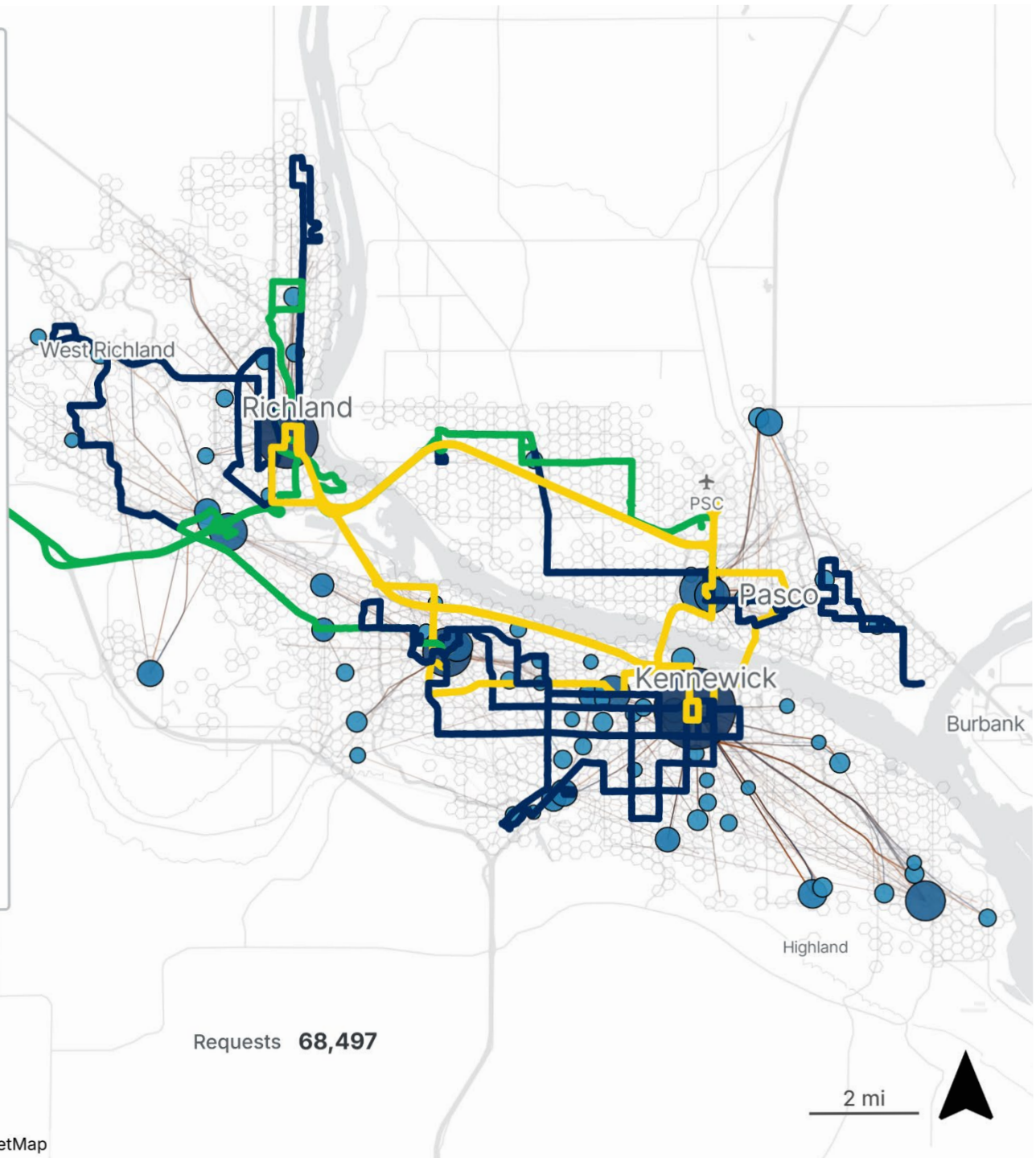
2025-07-30

### REQUESTS

Rescale



0 42 155 436 824 2k 3.3k



Requests 68,497



## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination



Show flow lines



### DAY OF THE WEEK



Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun

### TIME OF THE DAY



Night Morning Noon Afternoon Evening

### DATE



2024-12-31

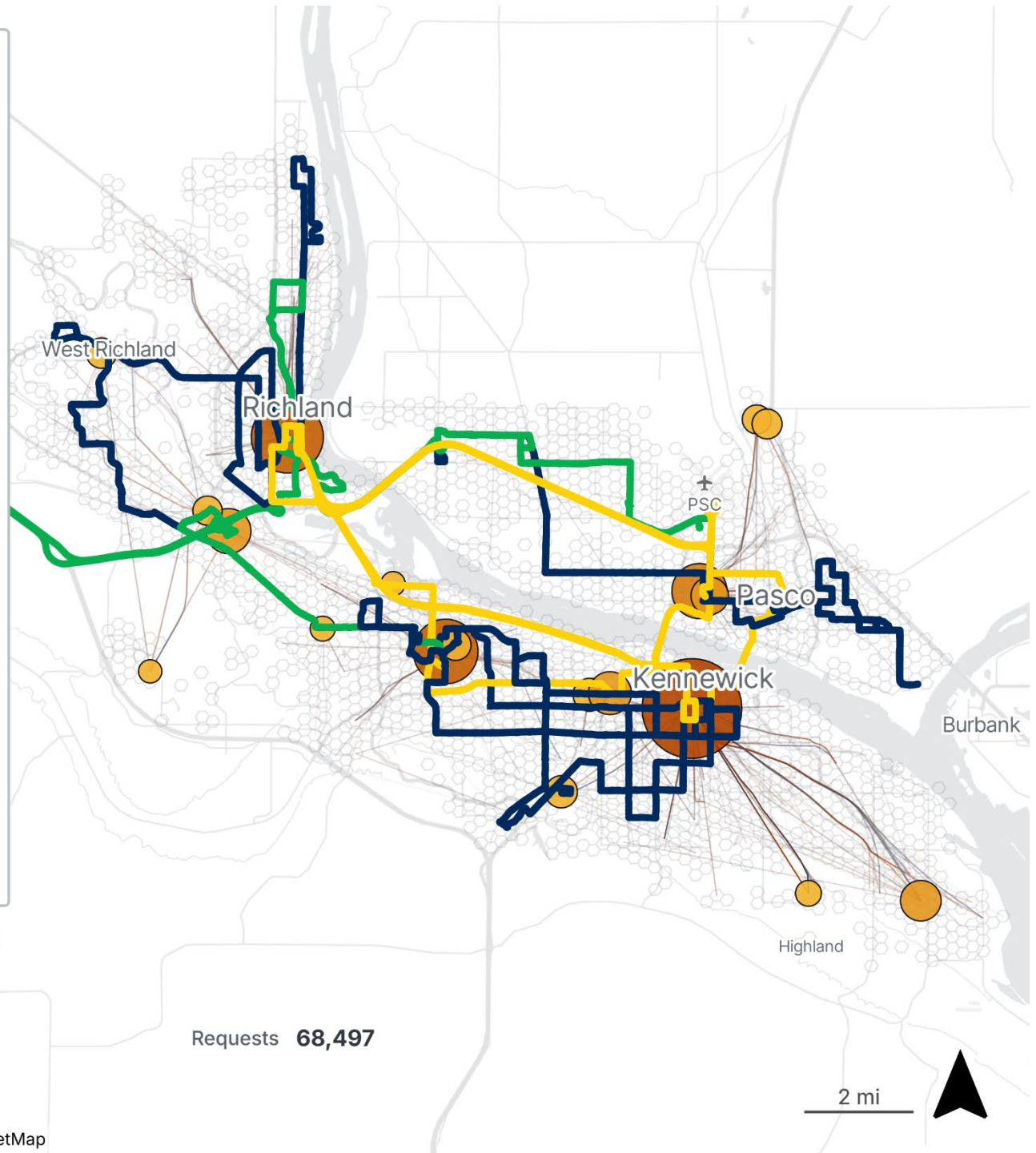
2025-07-30

### REQUESTS

Rescale



0 79 452 1.2k 2.7k 3.7k 8.8k



## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination

Show flow lines



### DAY OF THE WEEK



### TIME OF THE DAY

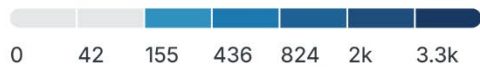


### DATE



### REQUESTS

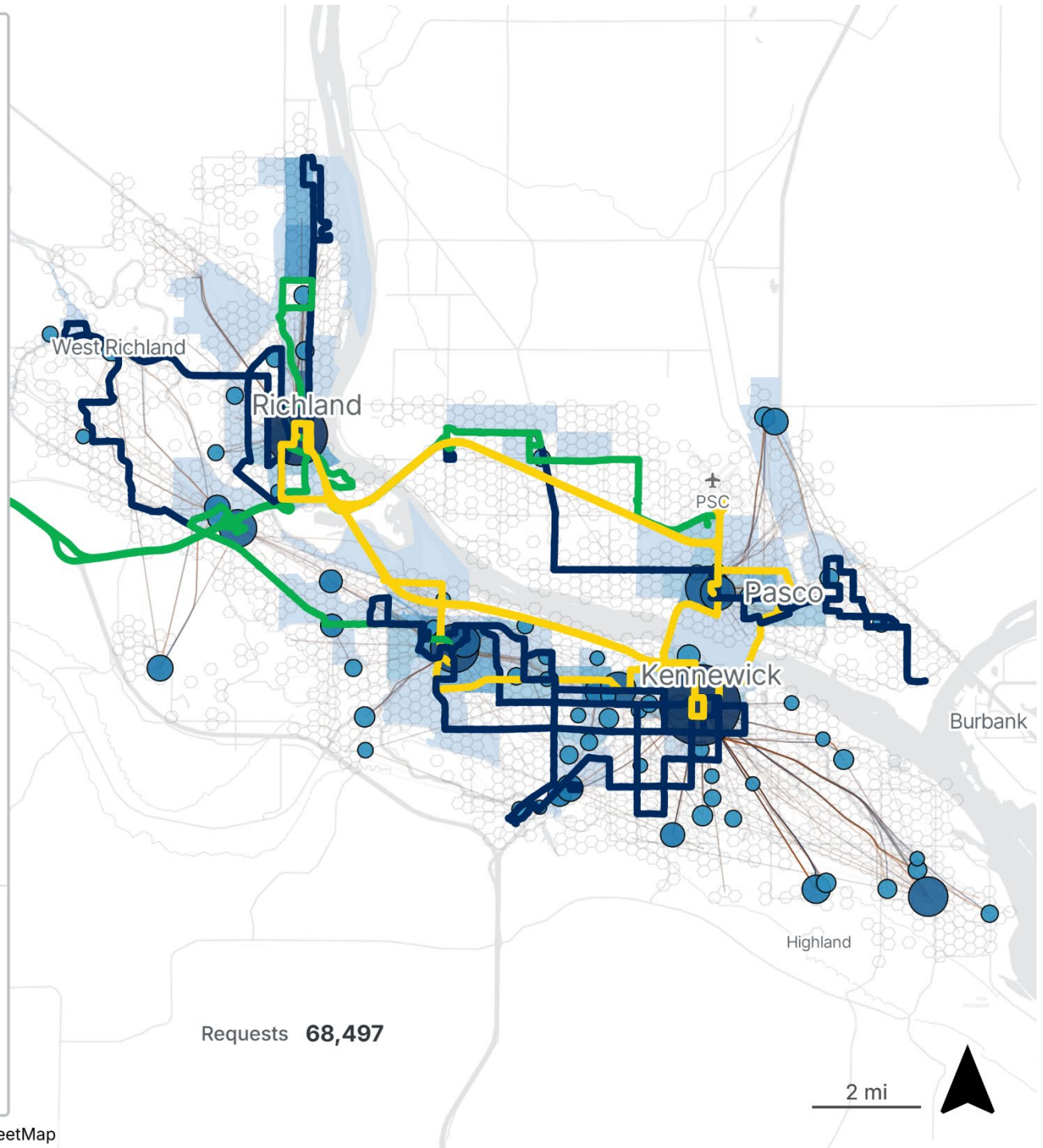
Rescale



### Jobs

Jobs per square mile by TAZ.

JOBS / MI<sup>2</sup>





## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination

Show flow lines ☐

### DAY OF THE WEEK



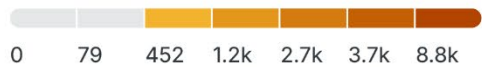
### TIME OF THE DAY



### DATE



### REQUESTS

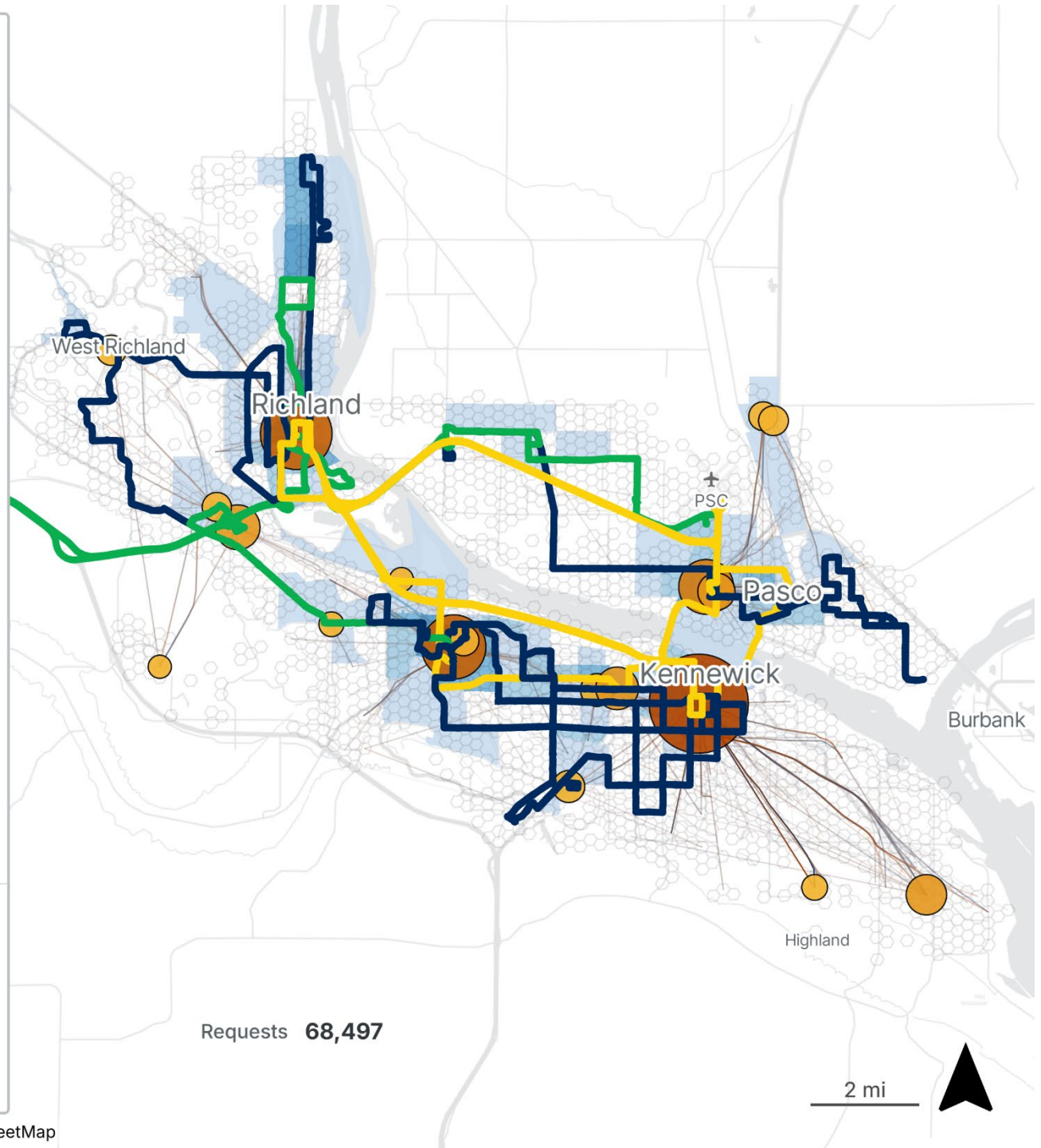


Rescale

### Jobs

Jobs per square mile by TAZ.

JOBS / MI<sup>2</sup>



## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination

Show flow lines



### DAY OF THE WEEK



### TIME OF THE DAY

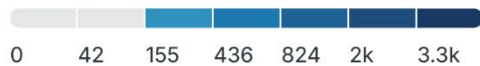


### DATE



### REQUESTS

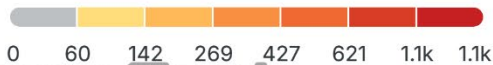
Rescale



### Poverty

People per square mile falling below the [poverty threshold](#), by block group.

### PEOPLE



Requests **68,497**

2 mi





## BFT Connect Rides - July 2025

Service data for BFT through July 2025

Display requests ▾

↑ Origin

↓ Destination

Show flow lines ☐

### DAY OF THE WEEK



### TIME OF THE DAY

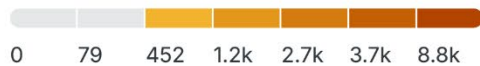


### DATE



### REQUESTS

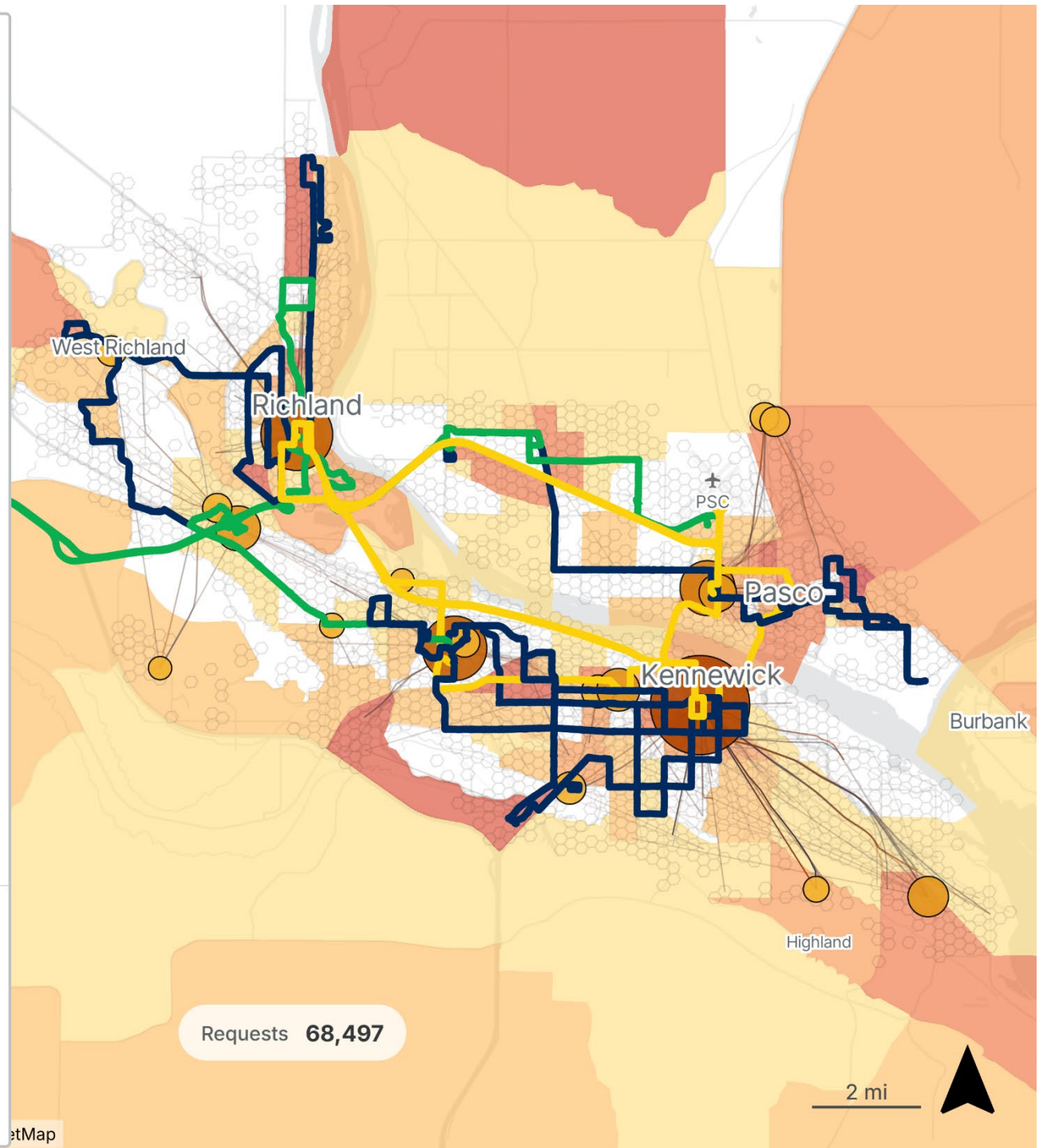
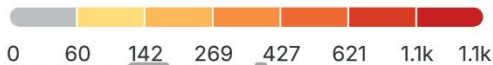
Rescale



### Poverty

People per square mile falling below the [poverty threshold](#), by block group.

### PEOPLE



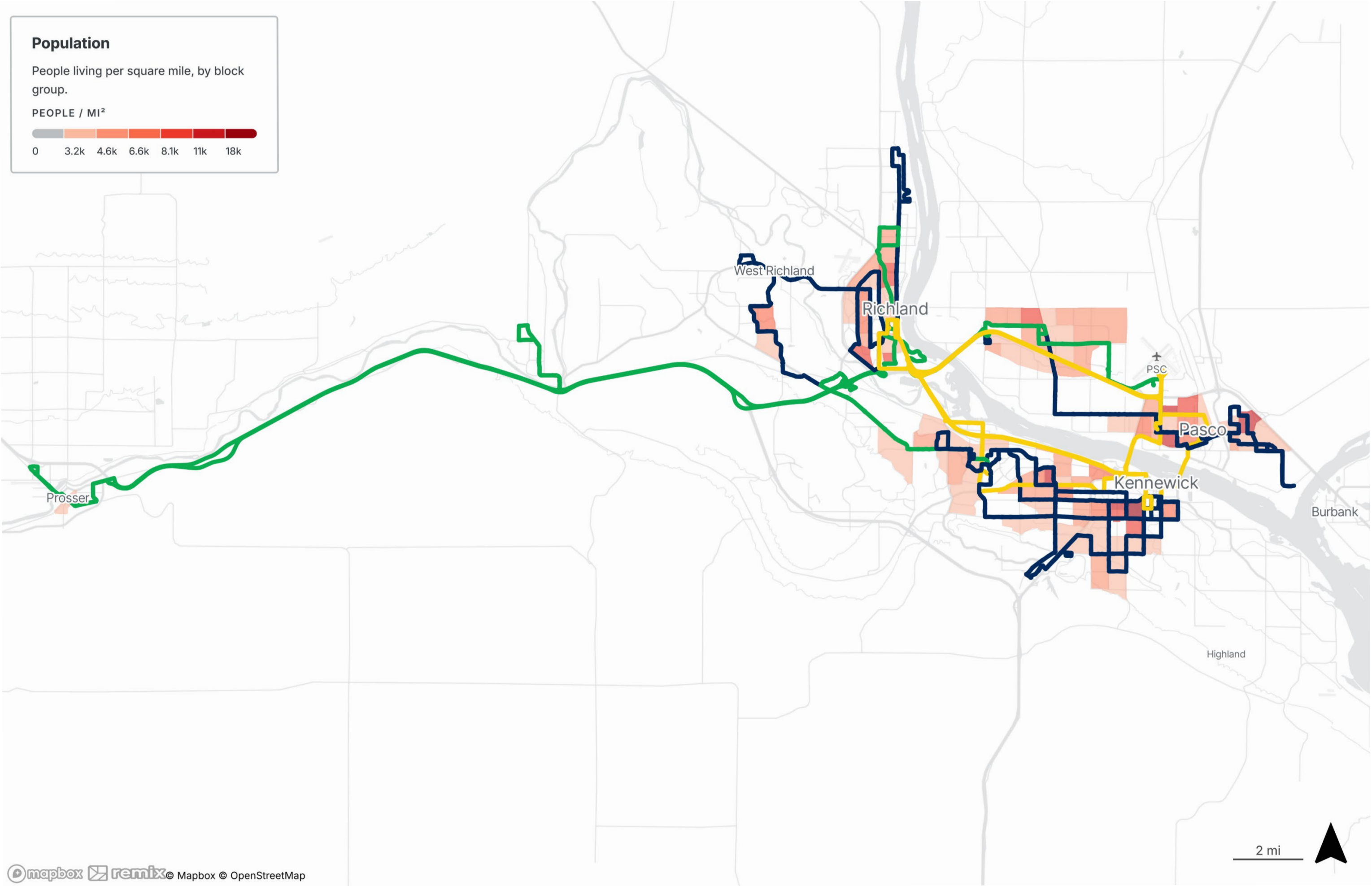
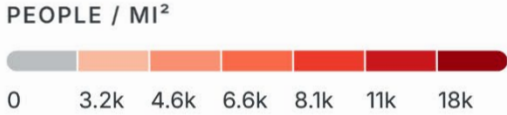
# **Apéndice D: Análisis Demográfico del Sistema**

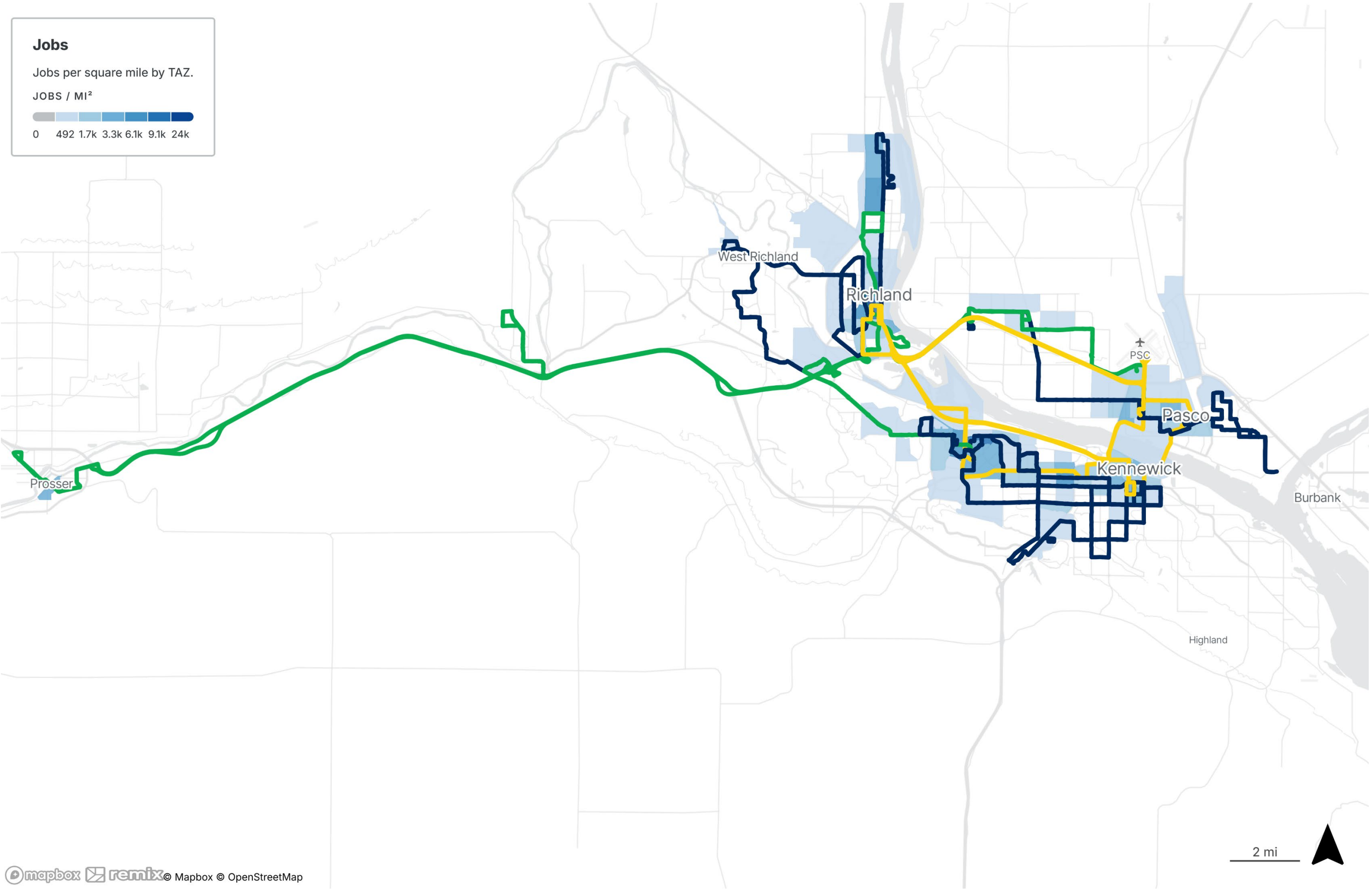
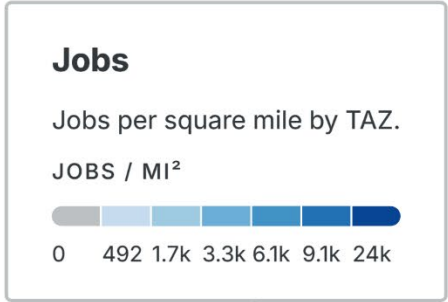
**La traducción detallada de los apéndices está disponible comunicándose a [planning@bft.org](mailto:planning@bft.org) o llamando al servicio al cliente al 509-735-5100.**



Population

People living per square mile, by block group.



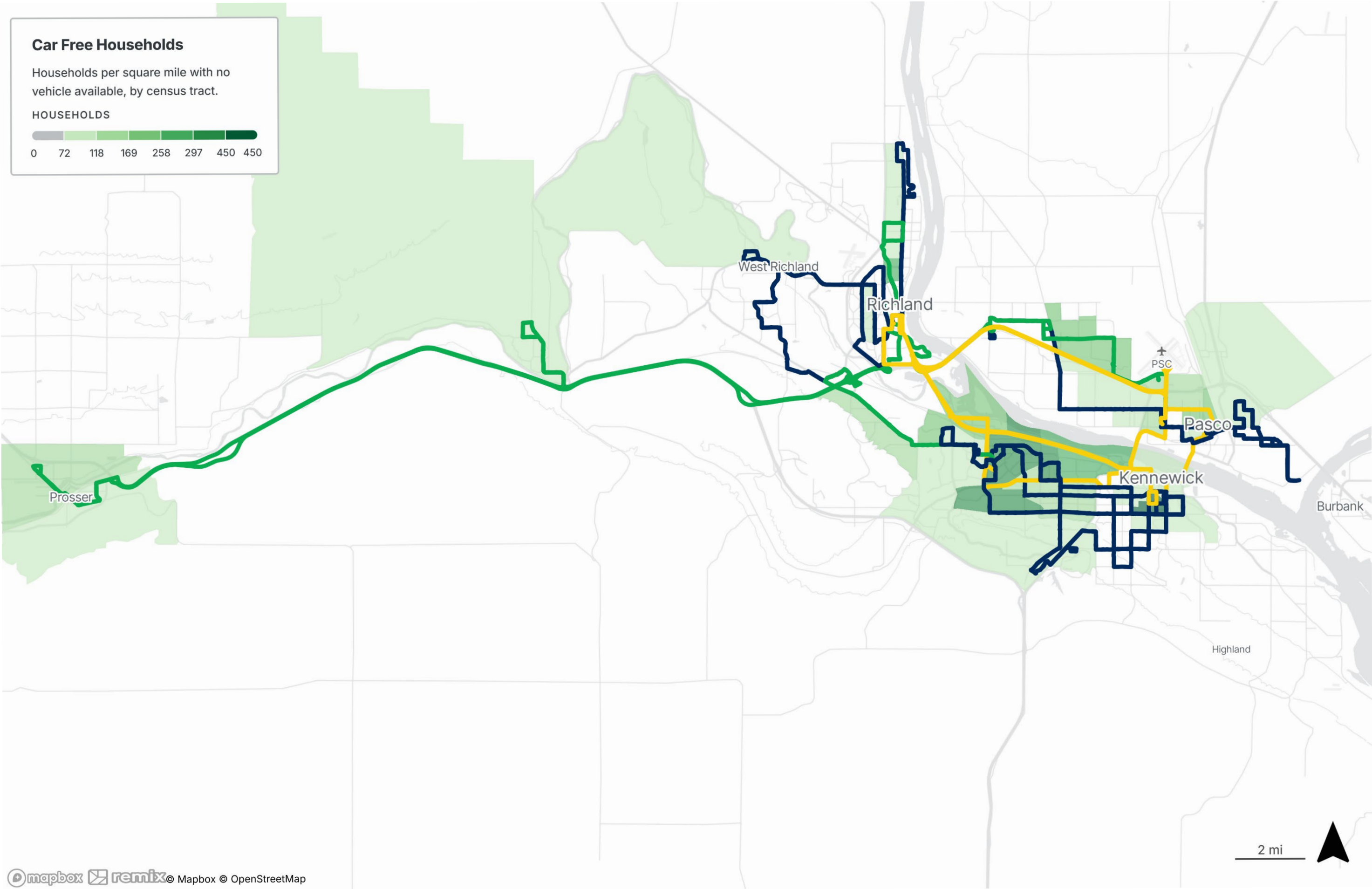




**Car Free Households**

Households per square mile with no vehicle available, by census tract.

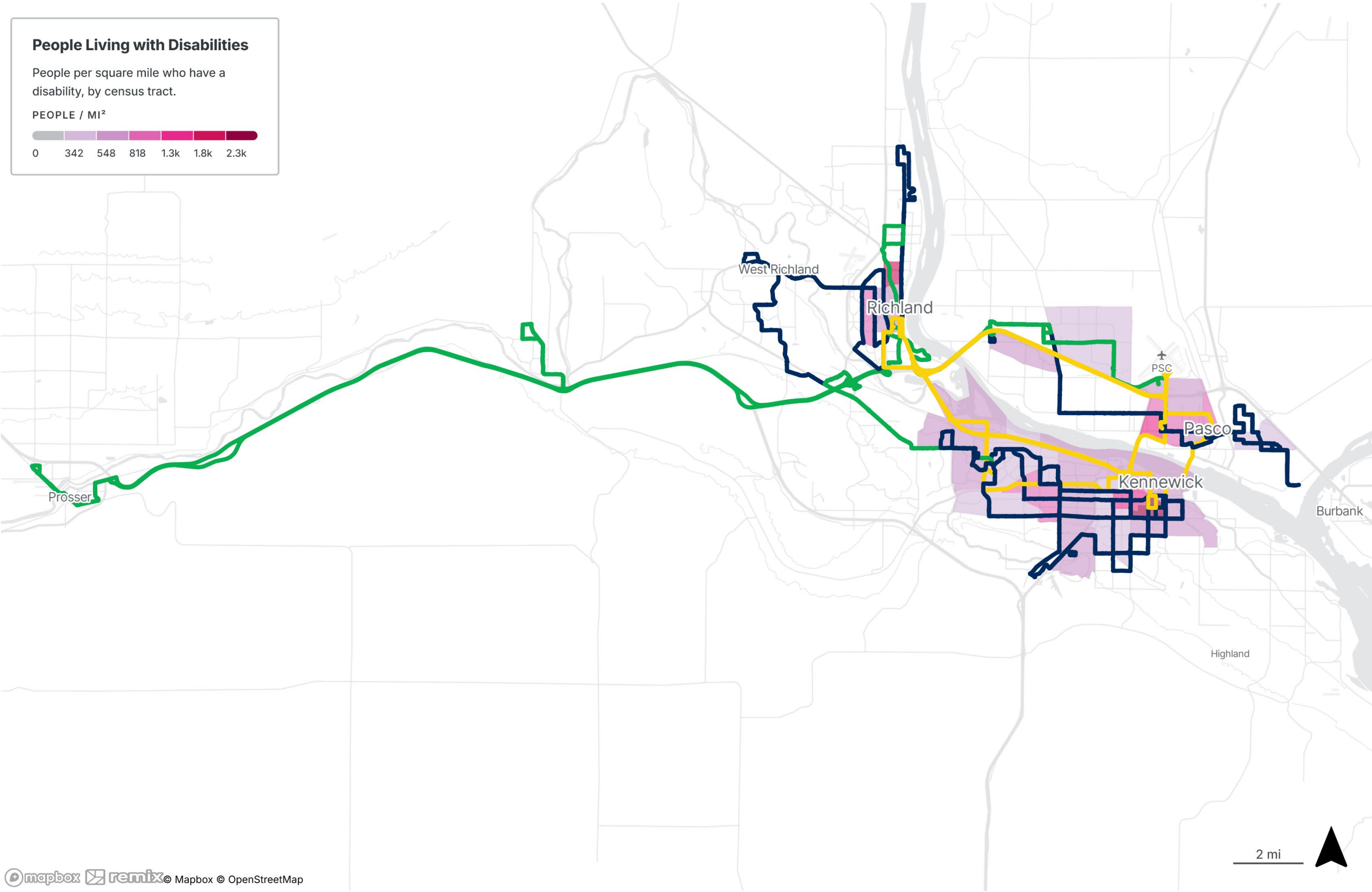
HOUSEHOLDS



People Living with Disabilities

People per square mile who have a disability, by census tract.

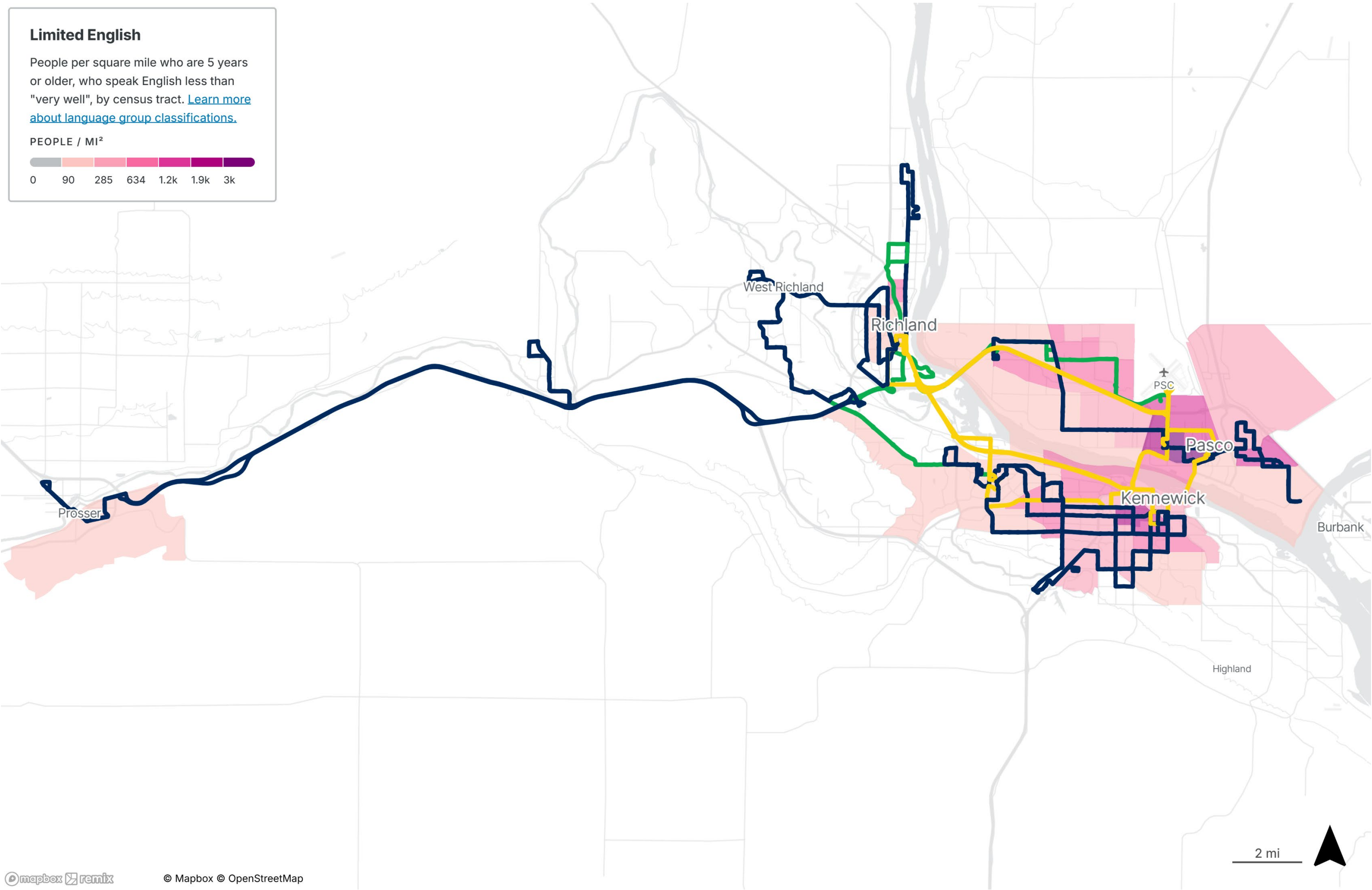
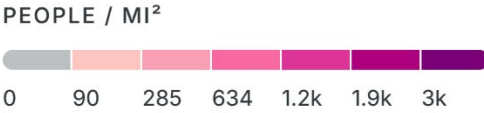
PEOPLE / MI<sup>2</sup>





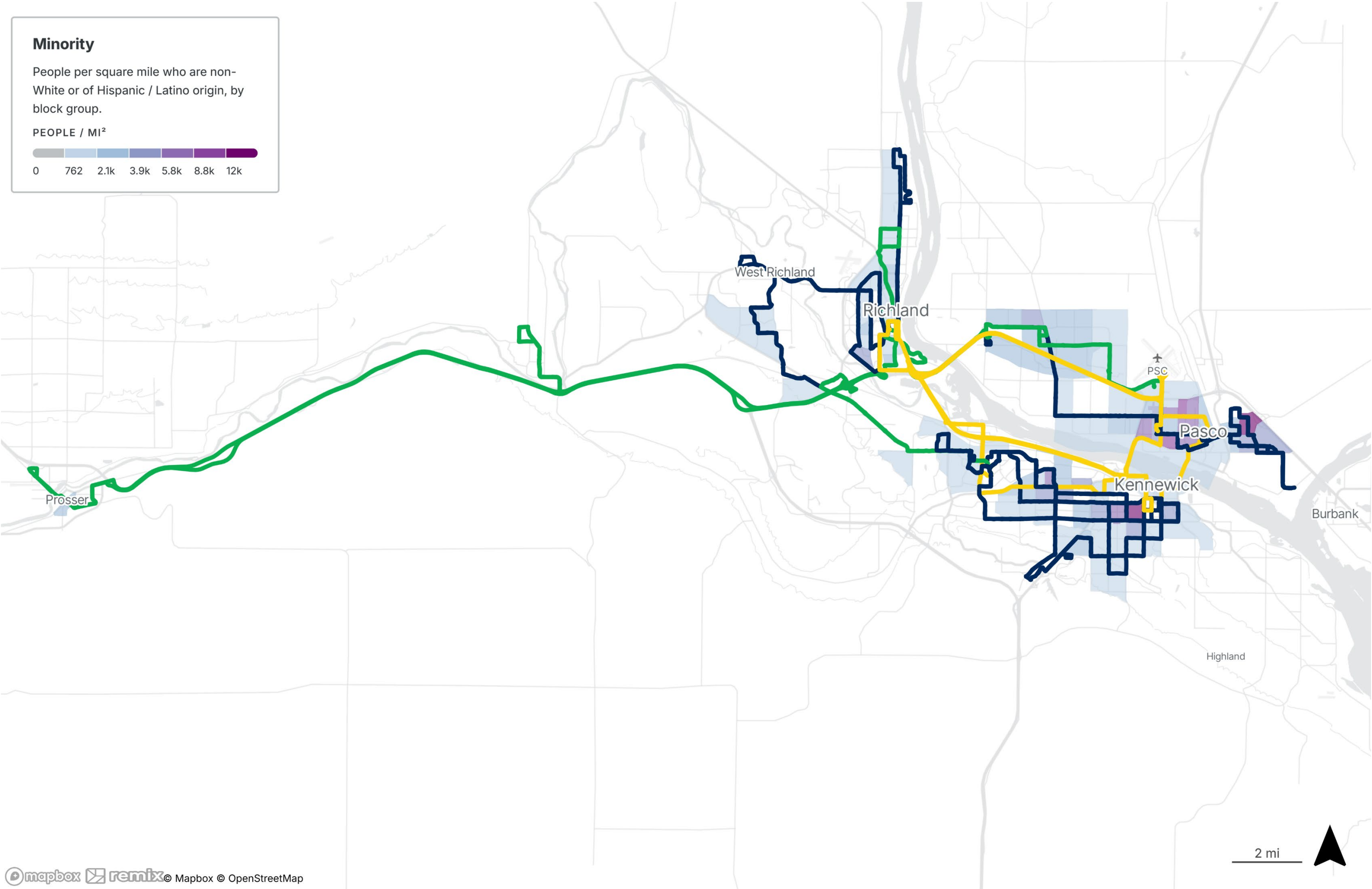
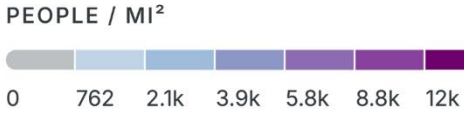
Limited English

People per square mile who are 5 years or older, who speak English less than "very well", by census tract. [Learn more about language group classifications.](#)



Minority

People per square mile who are non-White or of Hispanic / Latino origin, by block group.

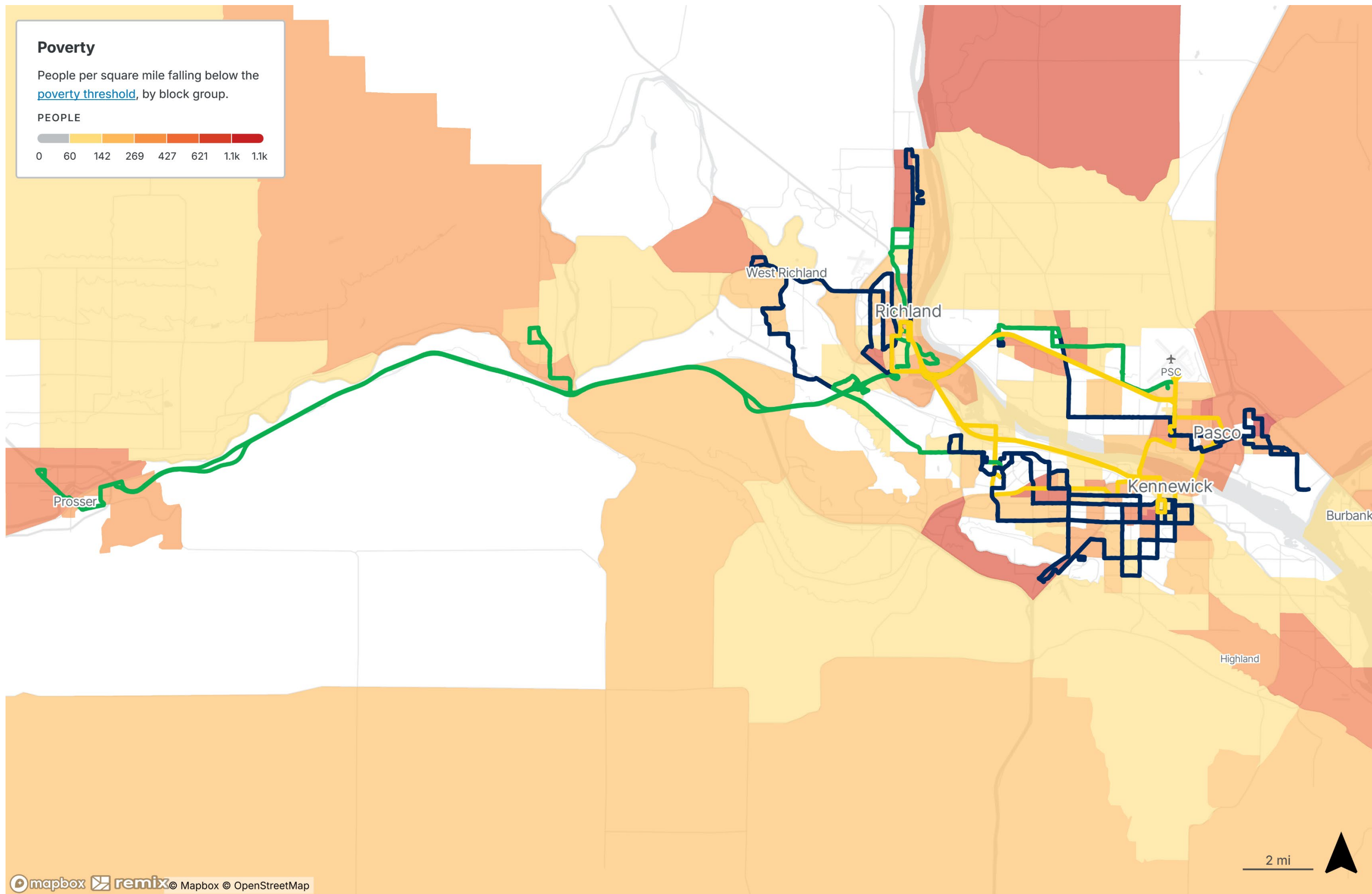
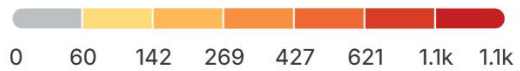




## Poverty

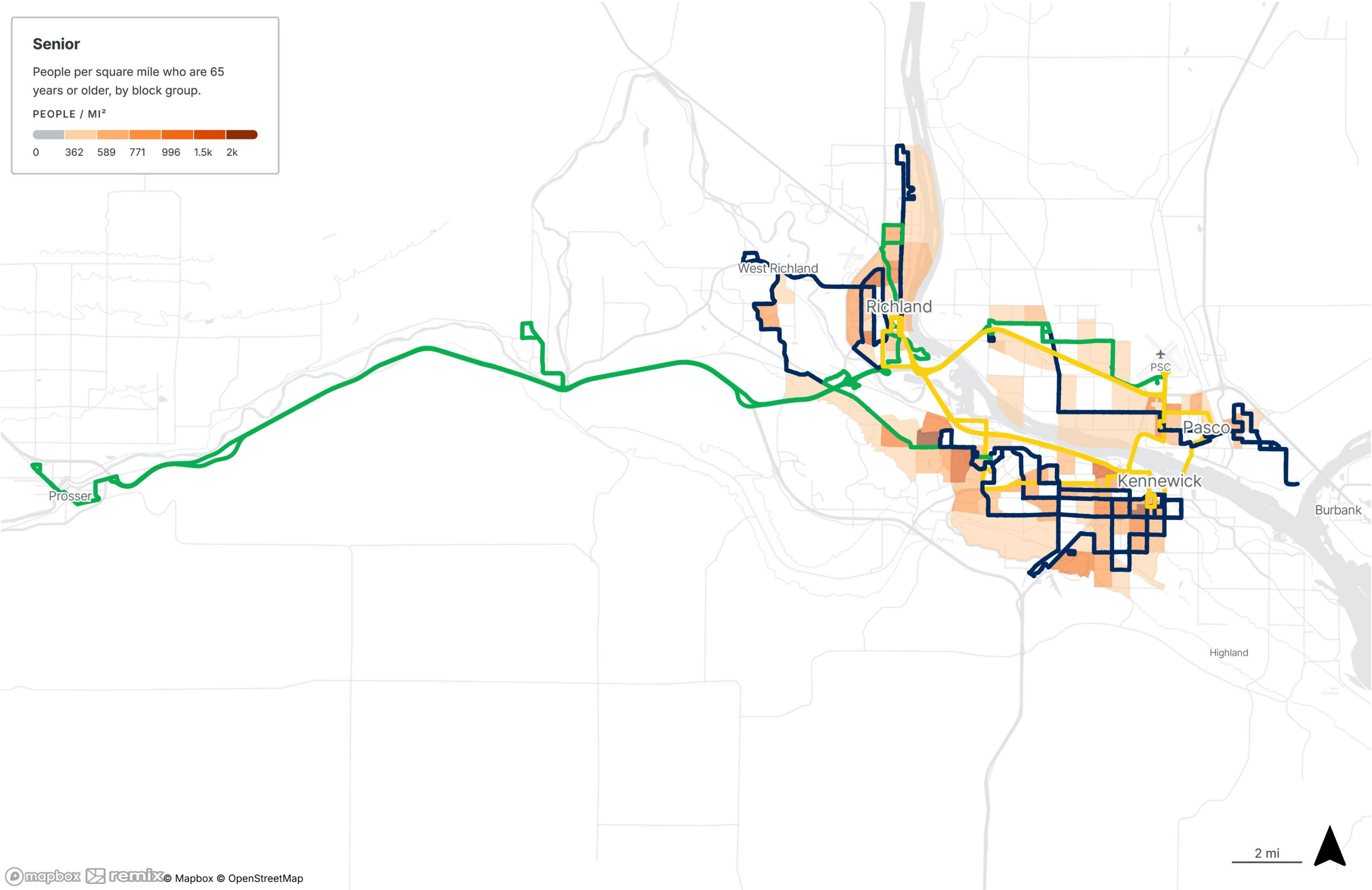
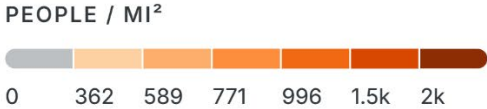
People per square mile falling below the [poverty threshold](#), by block group.

PEOPLE



Senior

People per square mile who are 65 years or older, by block group.

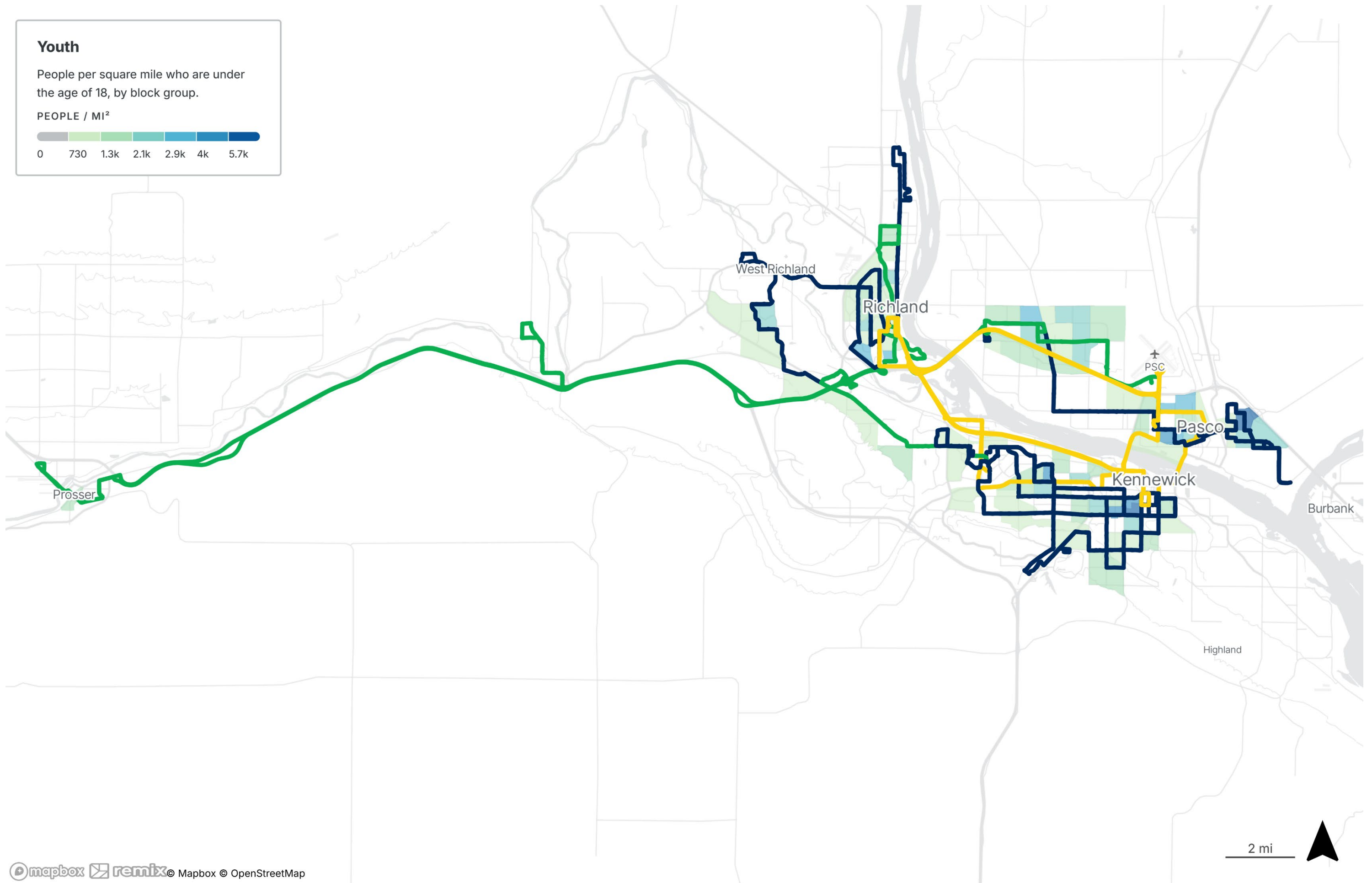




## Youth

People per square mile who are under the age of 18, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>



# **Apéndice E: Análisis Demográfico del Área Urbana**

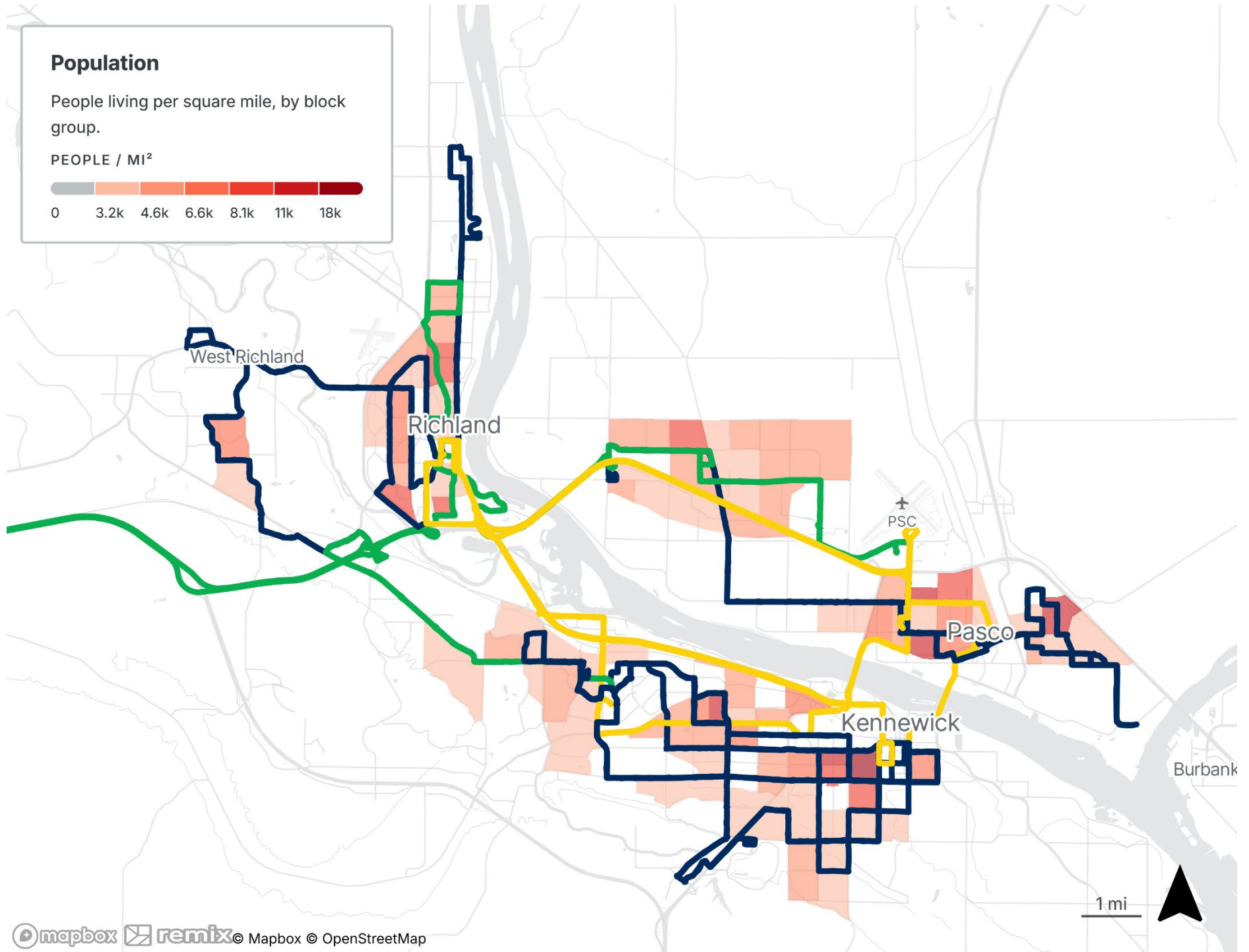
**La traducción detallada de los apéndices está disponible  
comunicándose a [planning@bft.org](mailto:planning@bft.org)  
o llamando al servicio al cliente al 509-735-5100.**



## Population

People living per square mile, by block group.

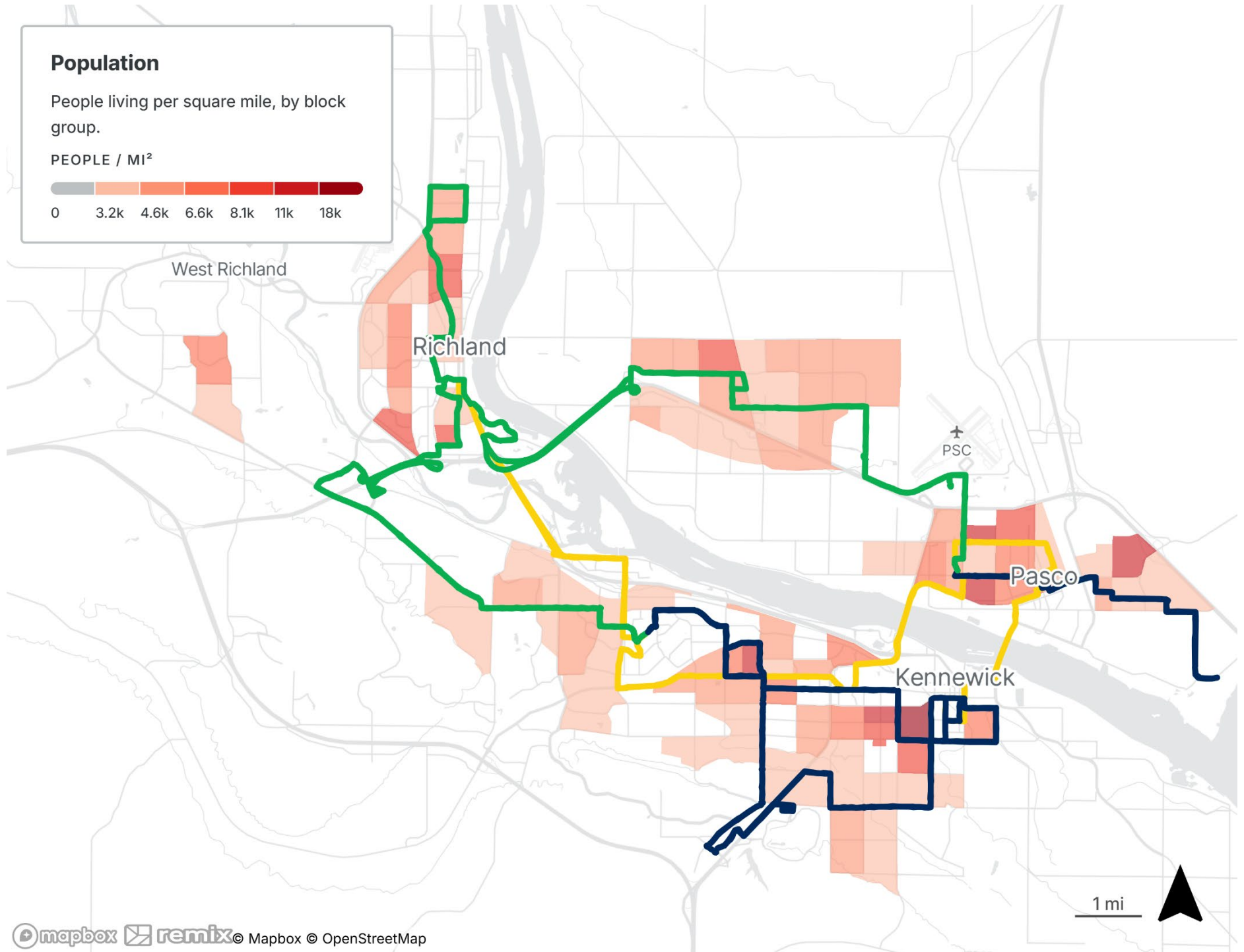
PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## Population

People living per square mile, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>





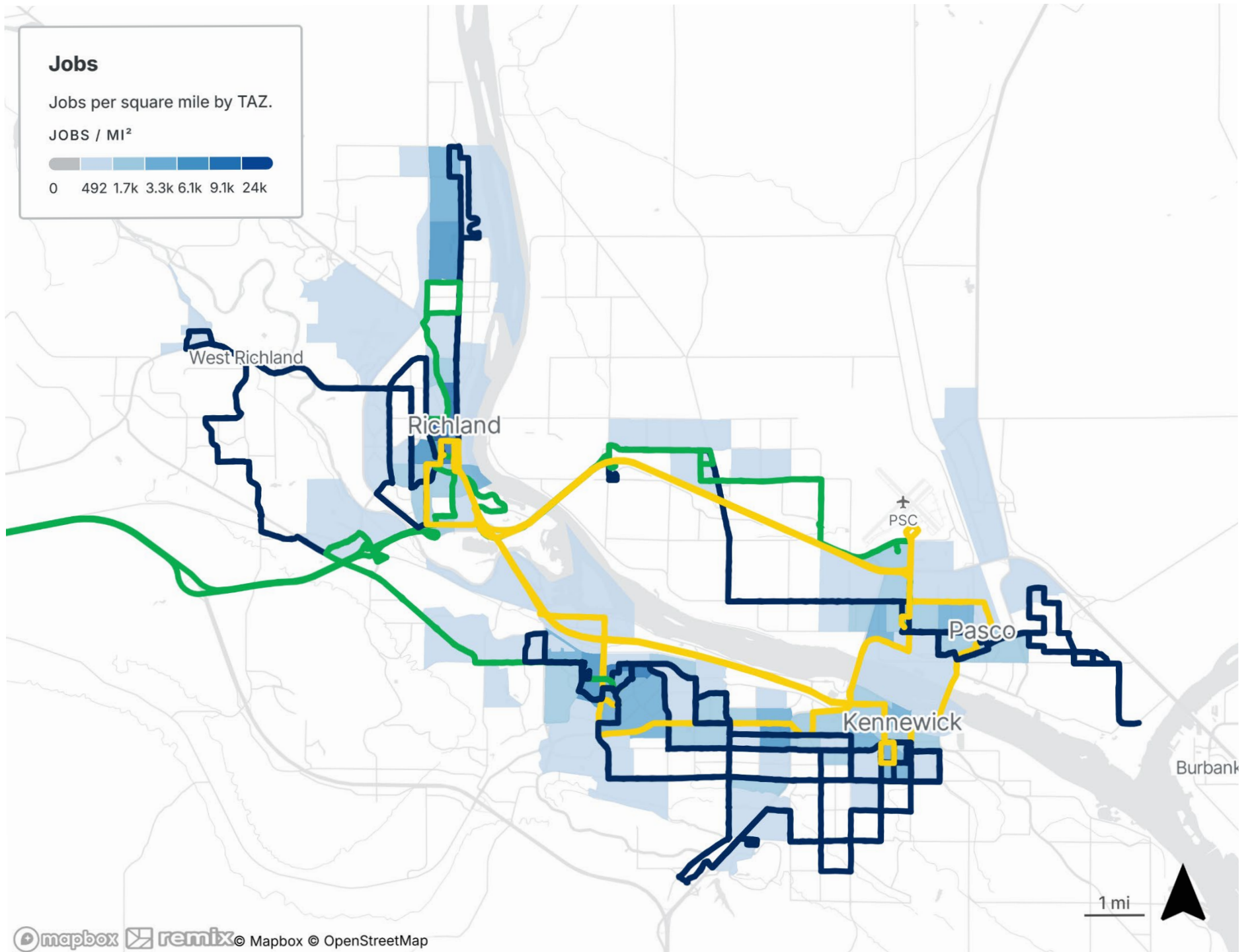
## Jobs

Jobs per square mile by TAZ.

JOBS / MI<sup>2</sup>



0 492 1.7k 3.3k 6.1k 9.1k 24k



## Jobs

Jobs per square mile by TAZ.

JOBS / MI<sup>2</sup>



West Richland

Richland

PSC

Pasco

Kennewick

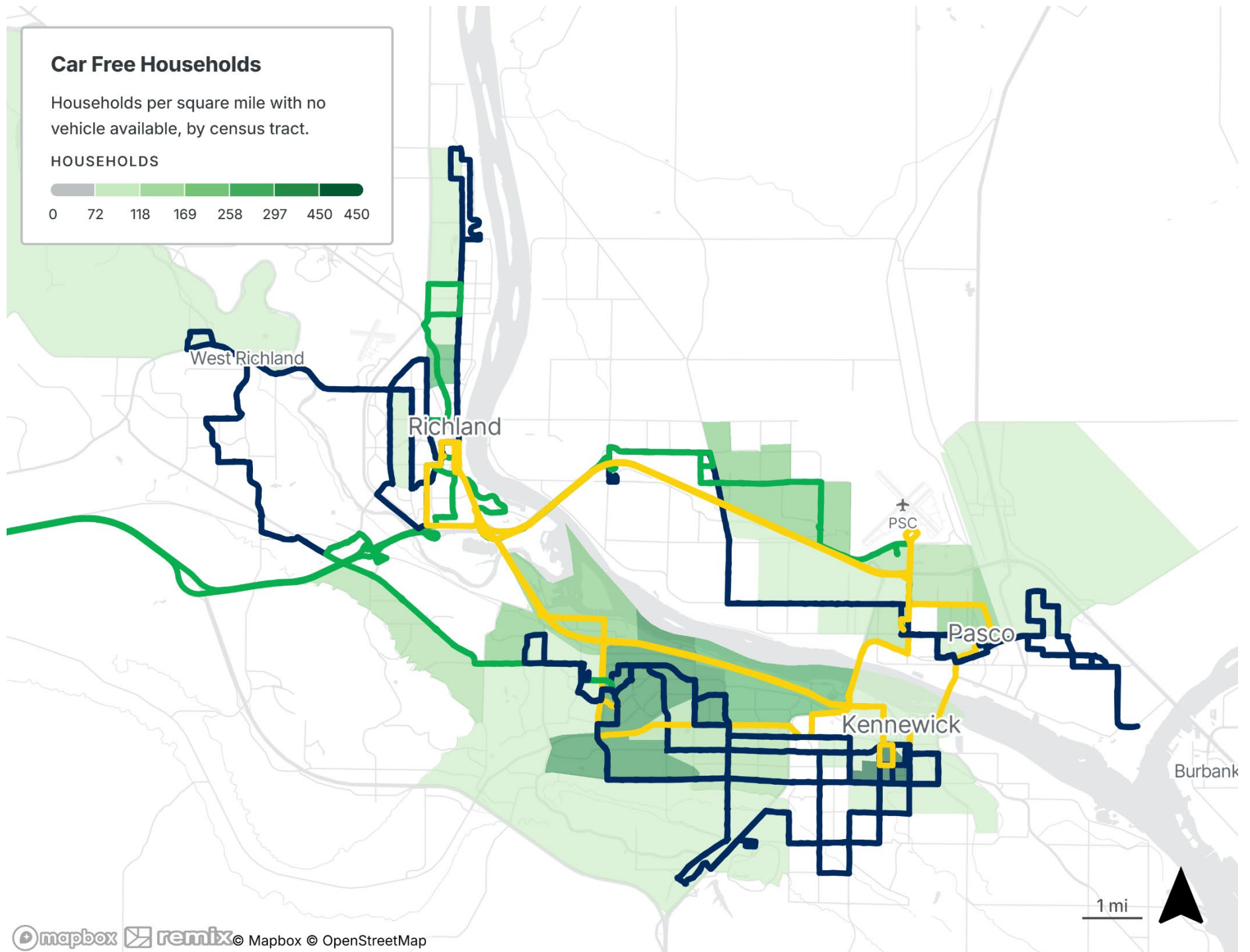
1 mi



## Car Free Households

Households per square mile with no vehicle available, by census tract.

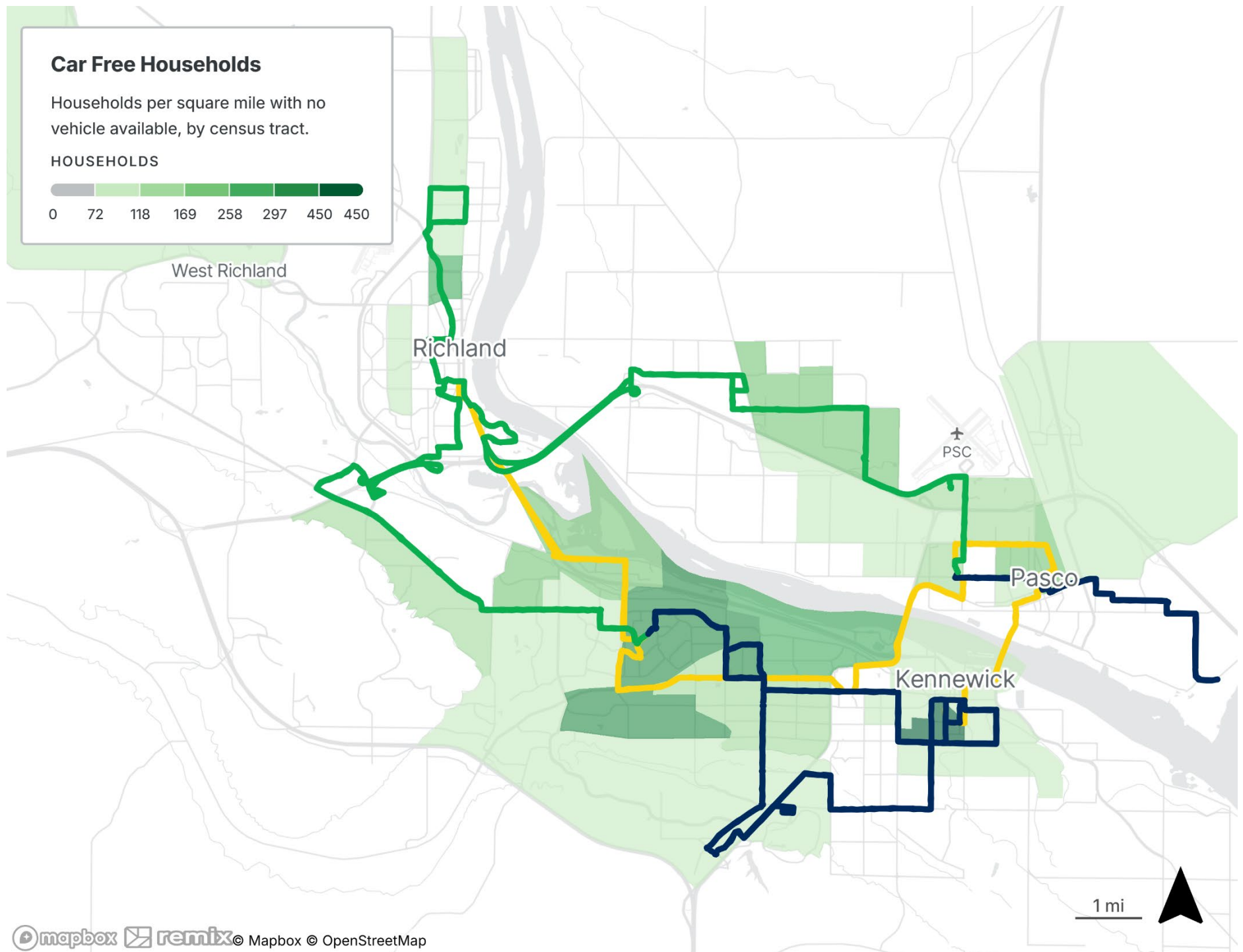
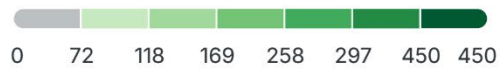
HOUSEHOLDS



## Car Free Households

Households per square mile with no vehicle available, by census tract.

HOUSEHOLDS

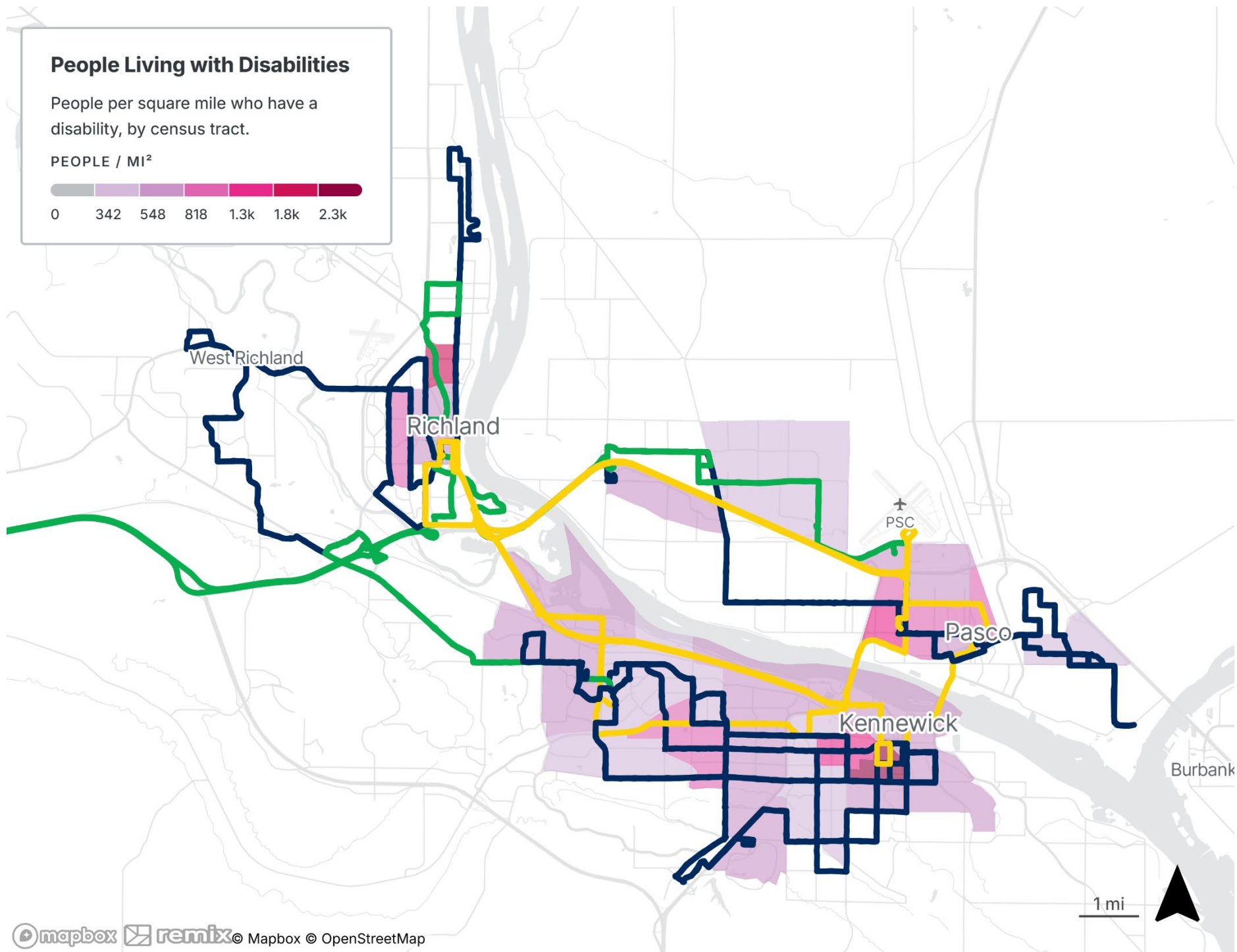
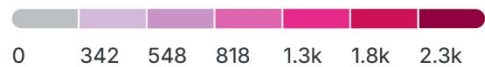




## People Living with Disabilities

People per square mile who have a disability, by census tract.

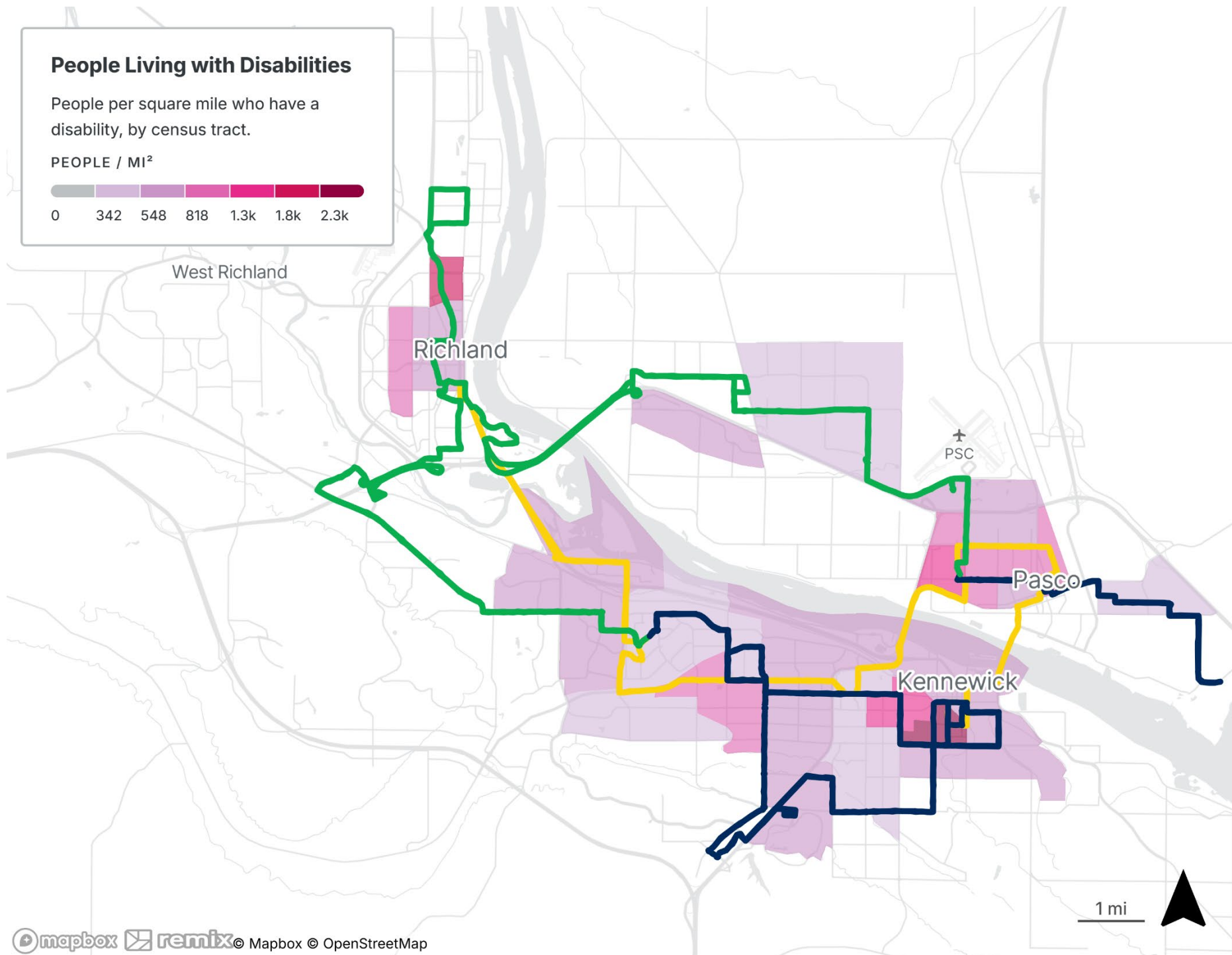
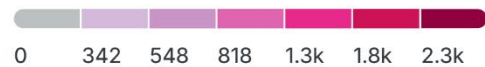
PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## People Living with Disabilities

People per square mile who have a disability, by census tract.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>

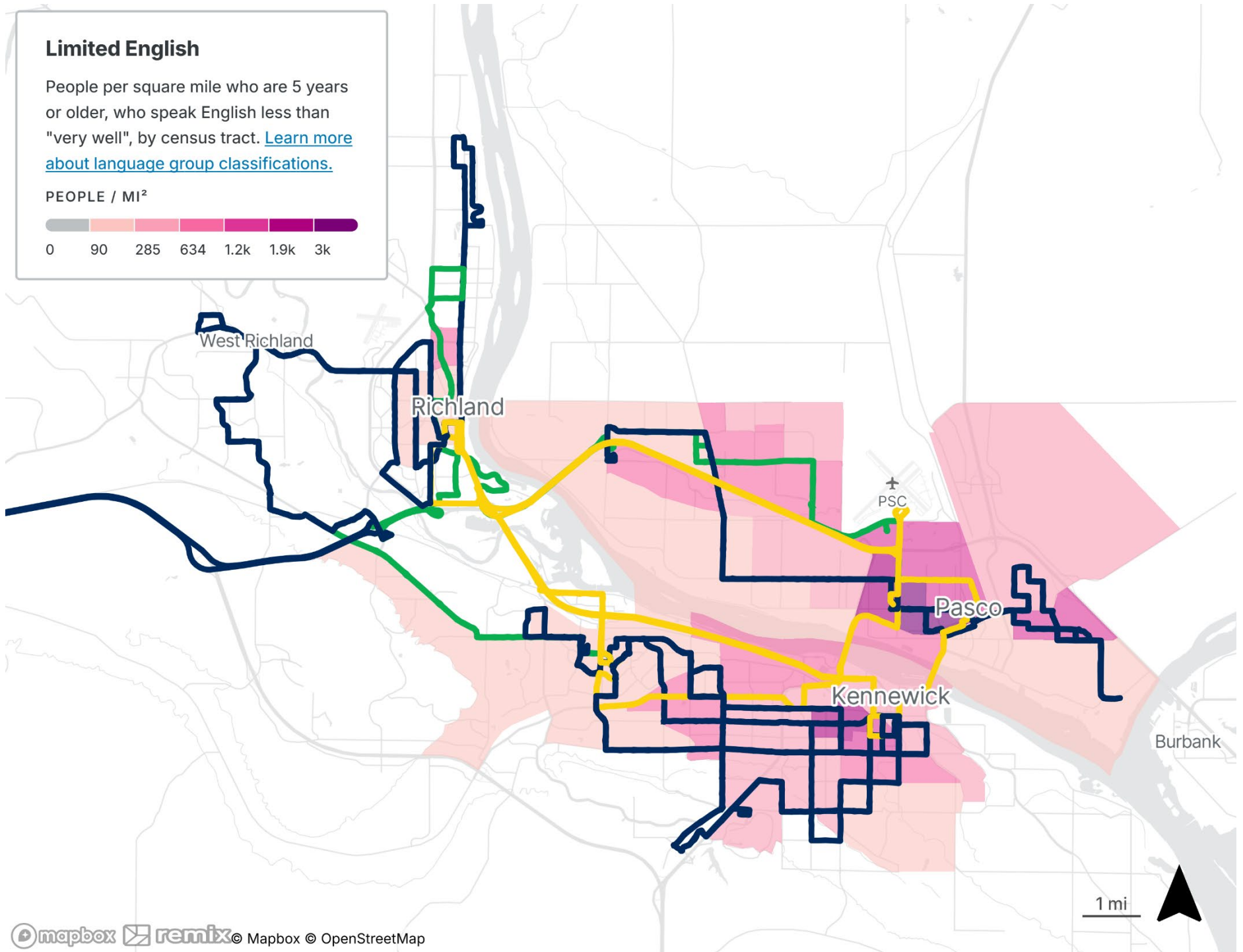
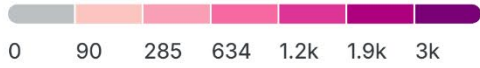




## Limited English

People per square mile who are 5 years or older, who speak English less than "very well", by census tract. [Learn more about language group classifications.](#)

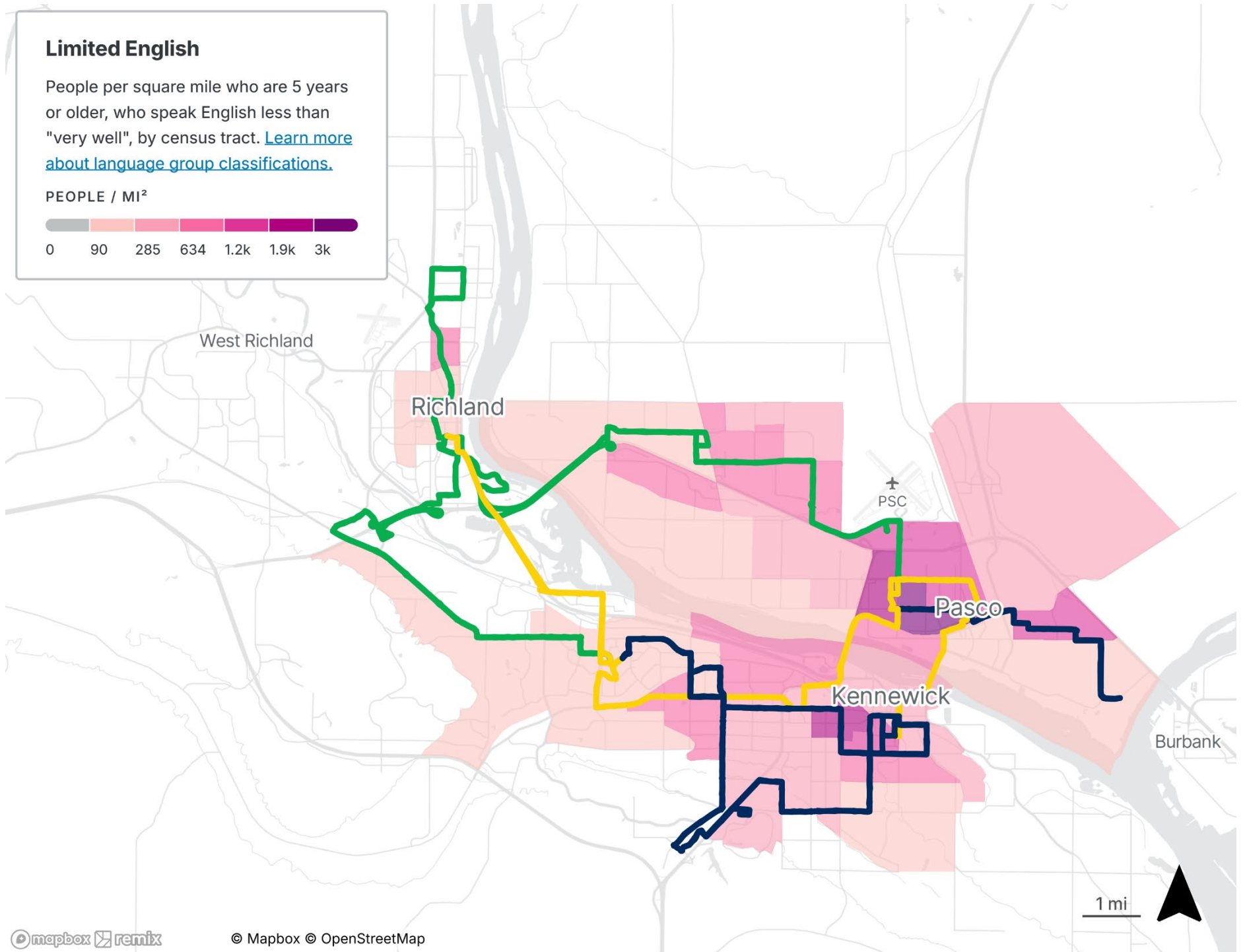
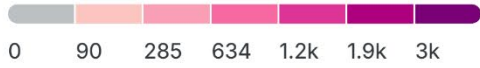
PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## Limited English

People per square mile who are 5 years or older, who speak English less than "very well", by census tract. [Learn more about language group classifications.](#)

PEOPLE / MI<sup>2</sup>

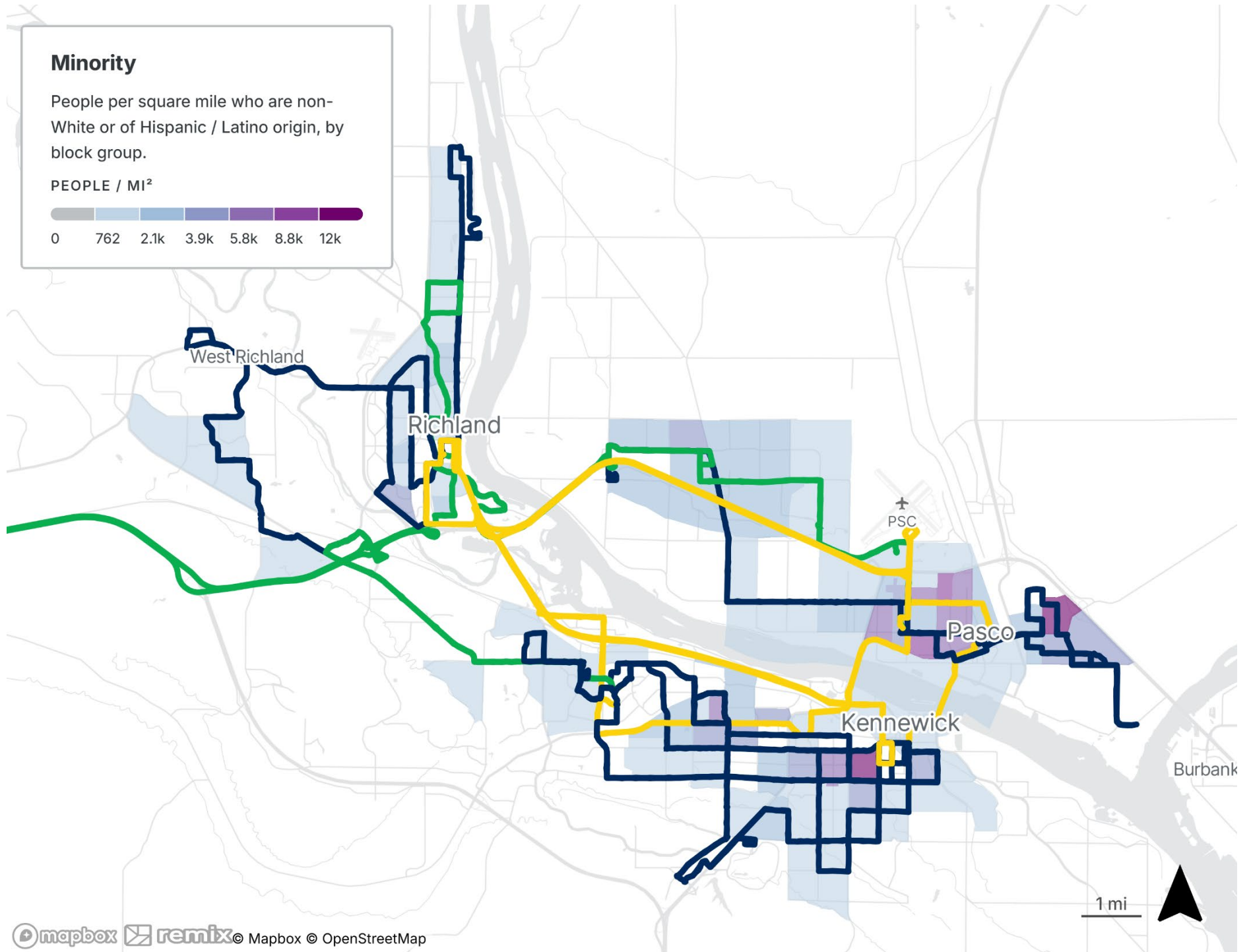




## Minority

People per square mile who are non-White or of Hispanic / Latino origin, by block group.

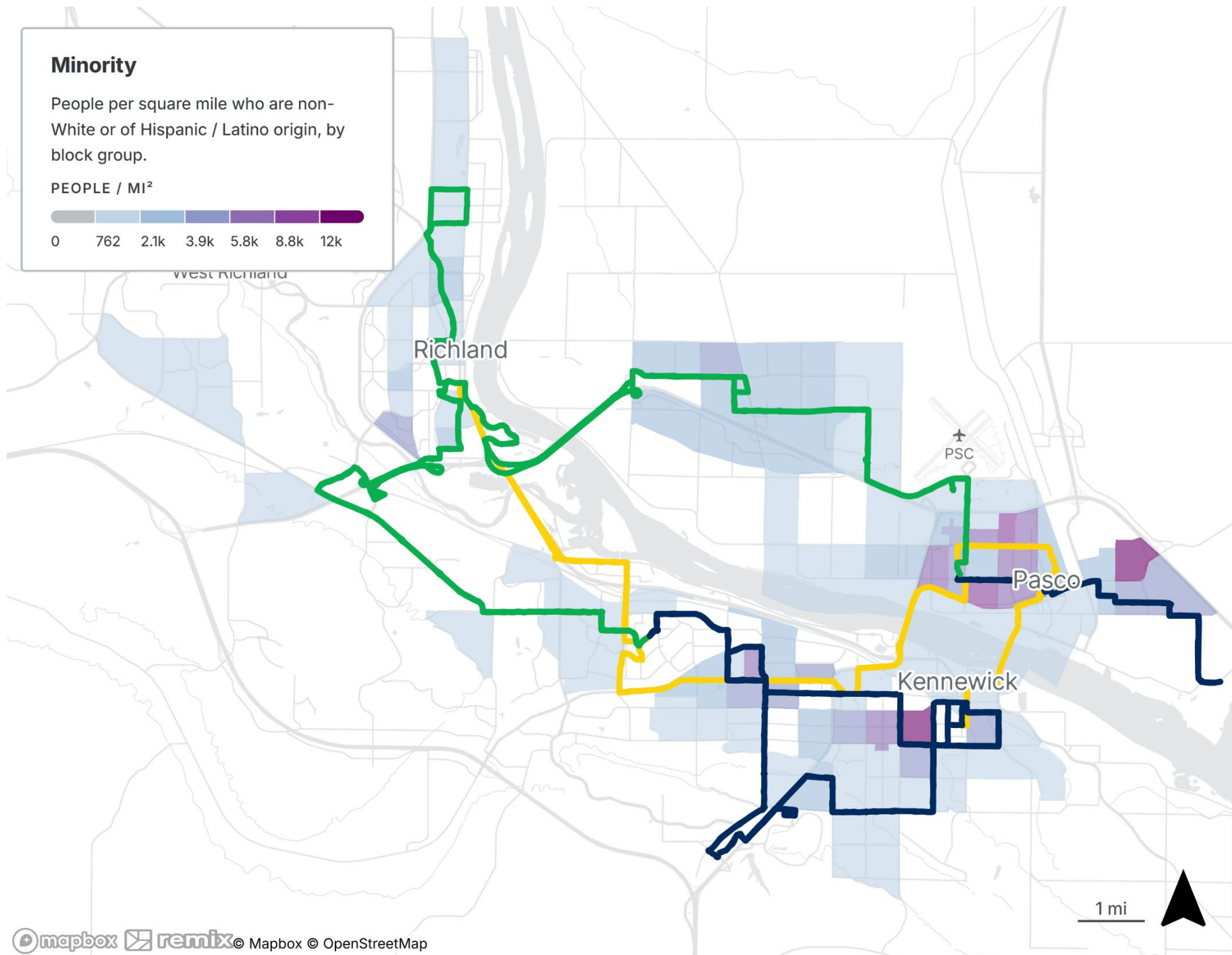
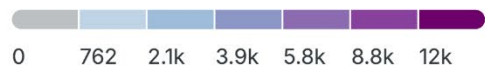
PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## Minority

People per square mile who are non-White or of Hispanic / Latino origin, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>

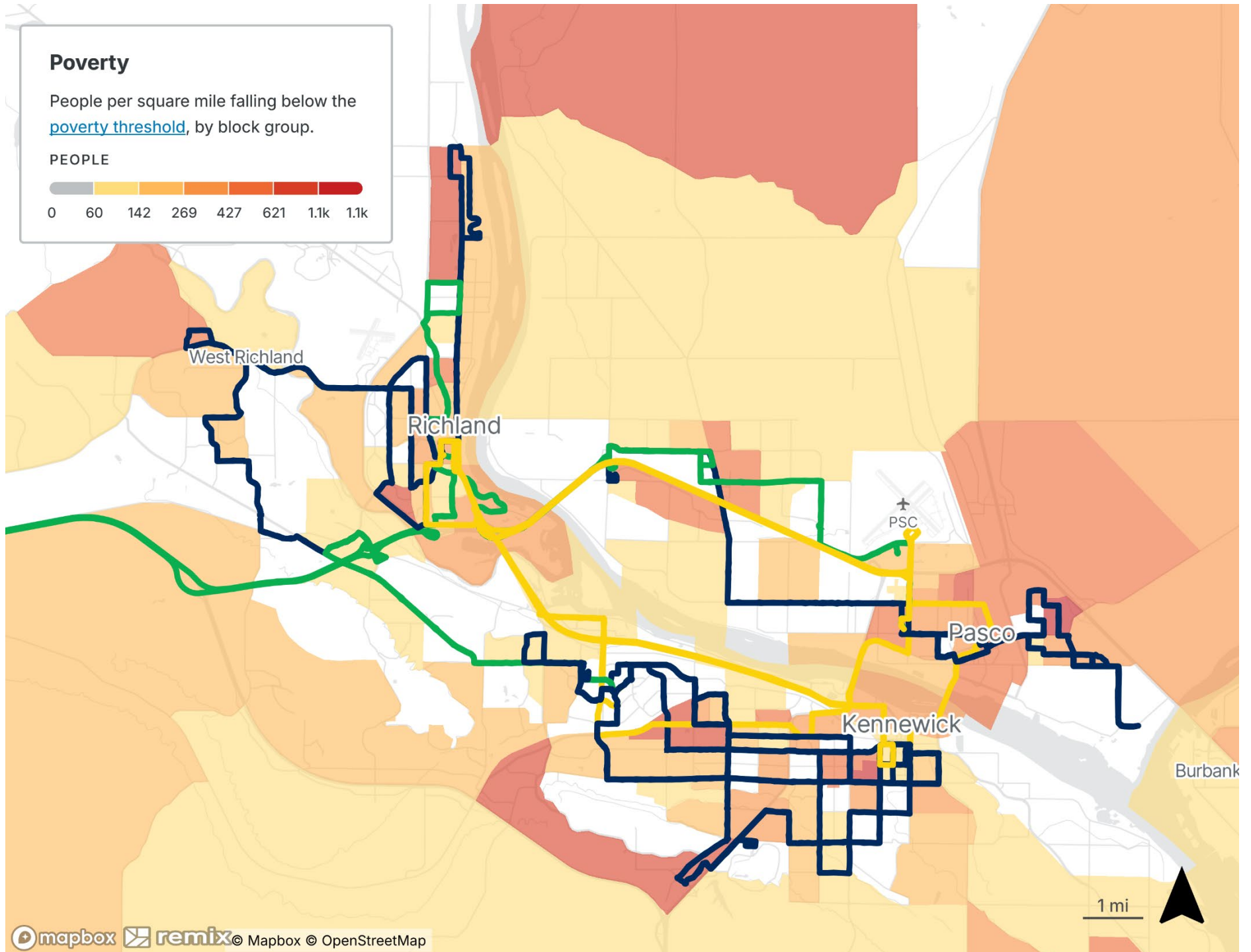




## Poverty

People per square mile falling below the [poverty threshold](#), by block group.

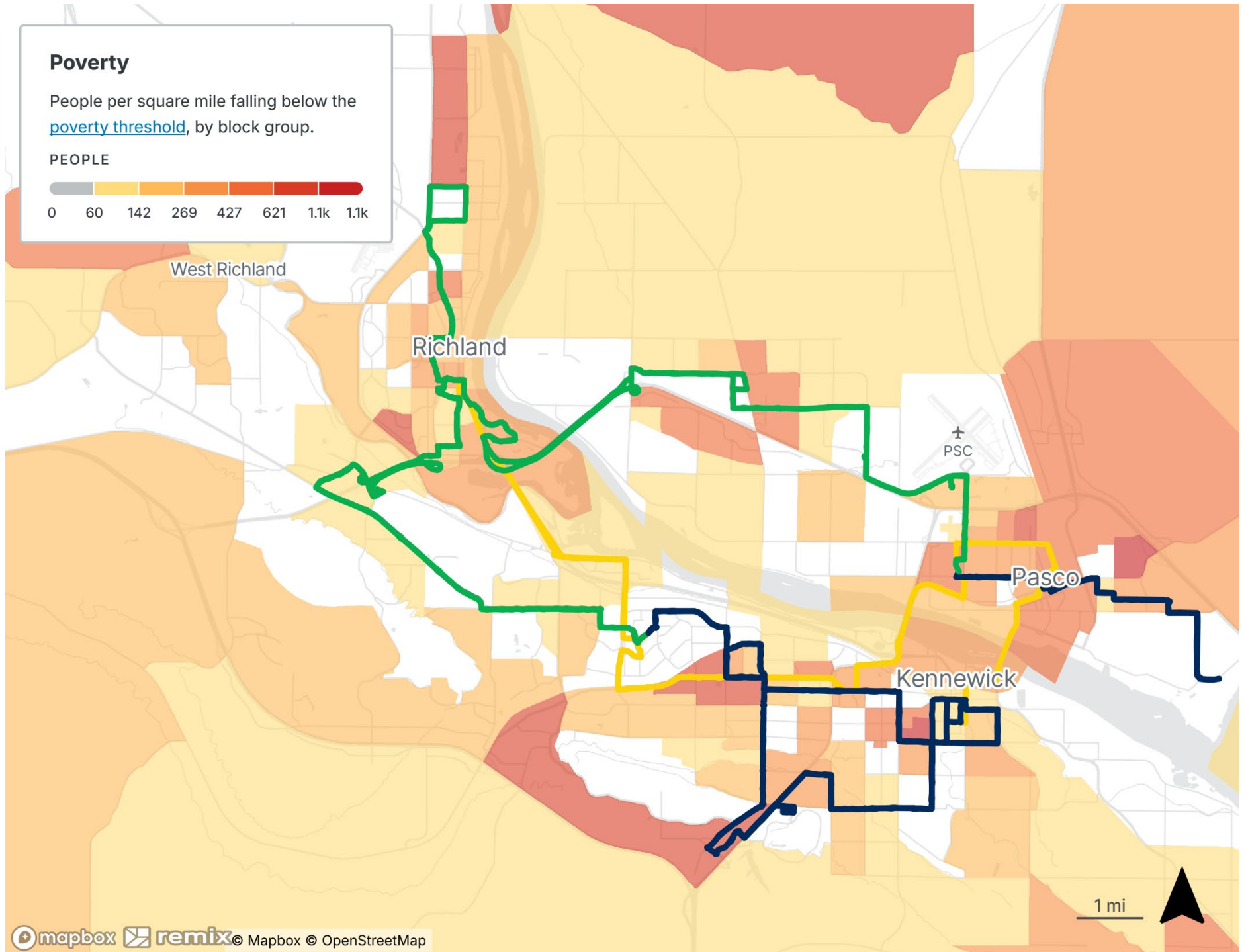
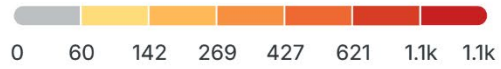
PEOPLE



## Poverty

People per square mile falling below the [poverty threshold](#), by block group.

PEOPLE

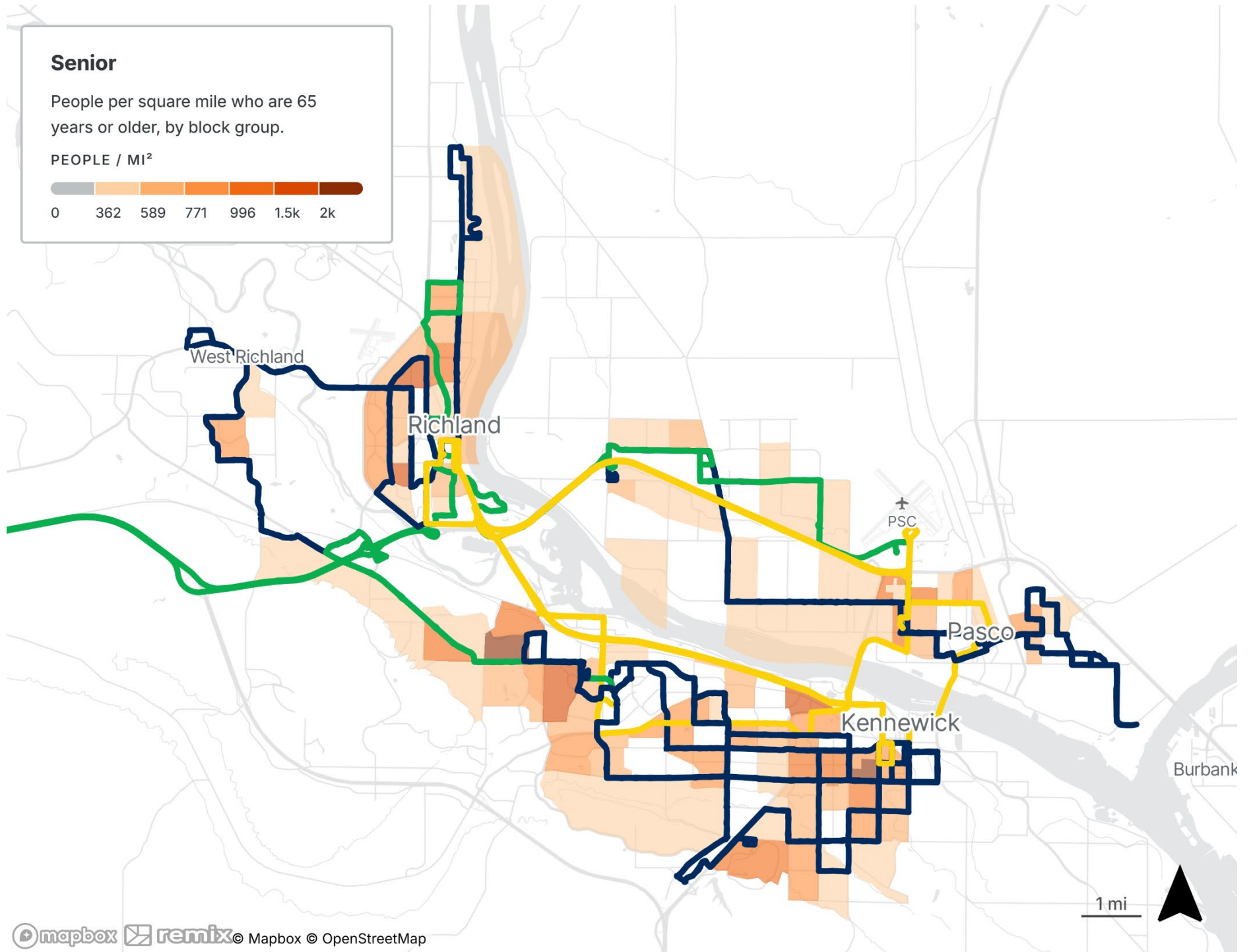




## Senior

People per square mile who are 65 years or older, by block group.

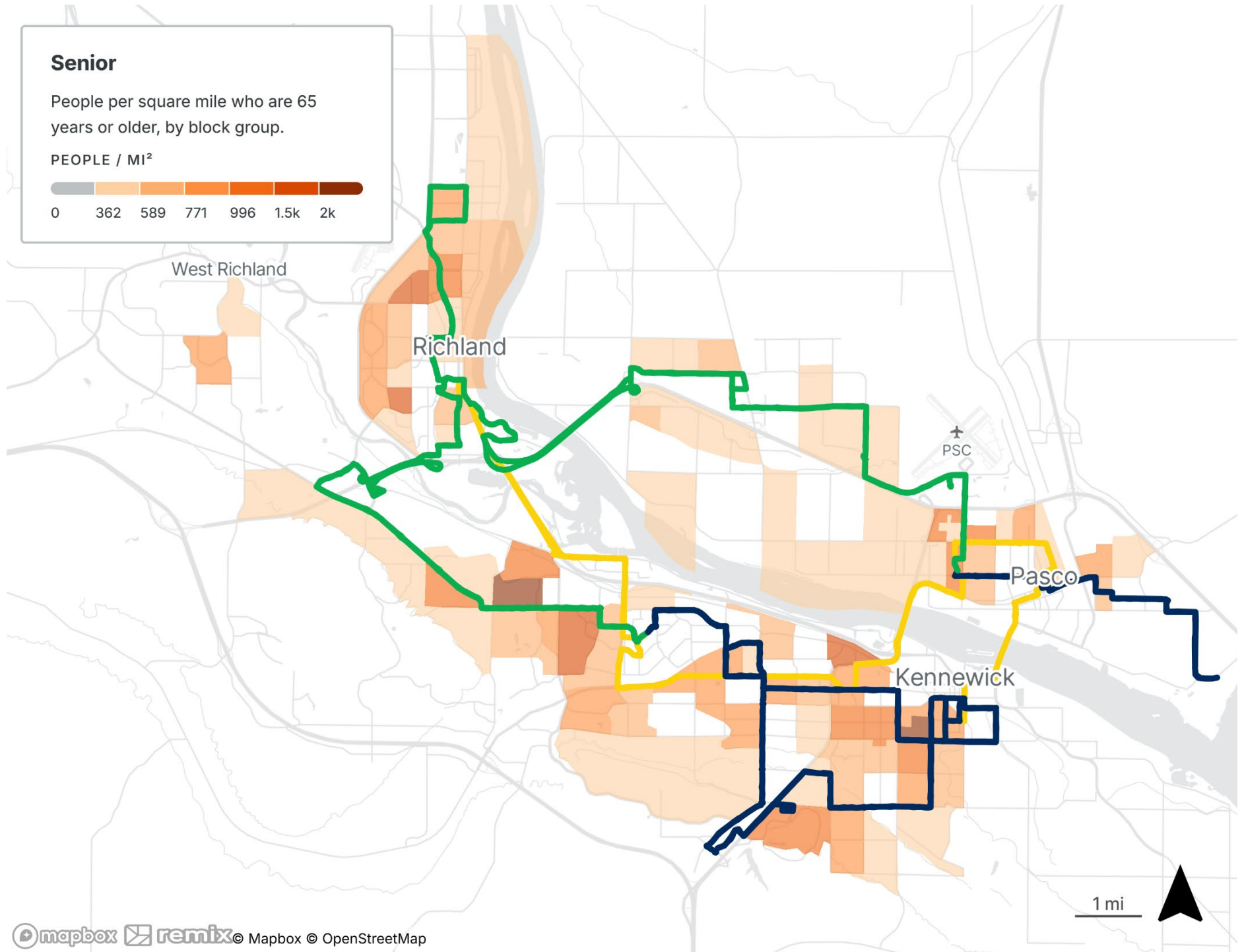
PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## Senior

People per square mile who are 65 years or older, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>

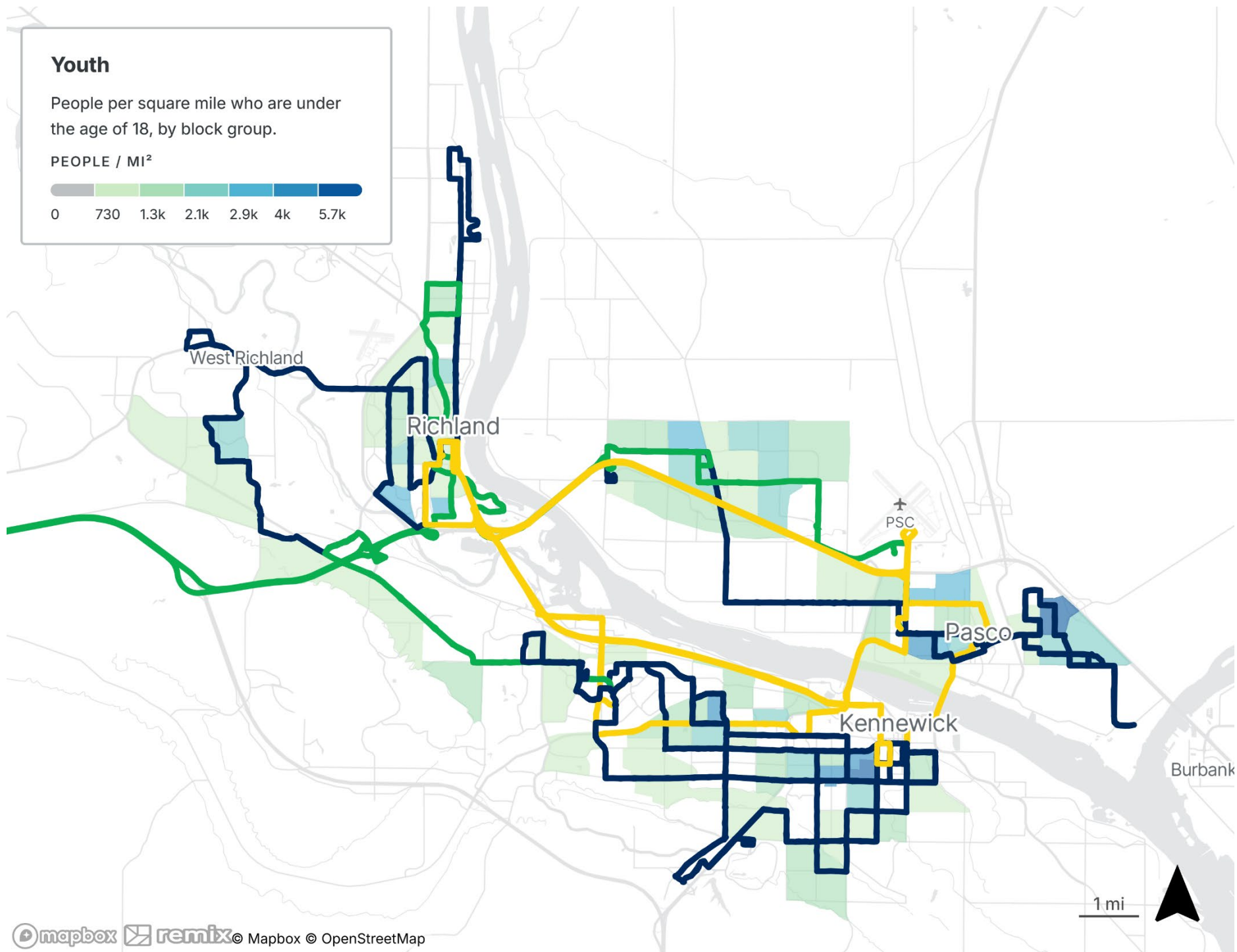




## Youth

People per square mile who are under the age of 18, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>



## Youth

People per square mile who are under the age of 18, by block group.

PEOPLE / MI<sup>2</sup>

