



1000 Columbia Park Trail, Richland, WA 99352  
509.735.4131 | 509.783.9956 fax | [www.bft.org](http://www.bft.org)

May 14, 2024

Please be informed that BFT staff have made significant deliberations concerning the 2024 Annual Service Plan (ASP), originally adopted on November 9, 2023. The 2024 ASP was initially aimed at enhancing BFT's fixed route service and integrating the new Queensgate Transit Center into the agency's transit system. The plan also entailed adjustments to various routes and increased frequency during peak periods to better serve communities in the western portion of our Public Transportation Benefit Area (PTBA).

Recent discussions surrounding potential sales tax reduction and the possible loss of I-2117 (Climate Commitment Act) funds have prompted staff to reassess the approach. If I-2117 is repealed in the November 2024 election, it could lead to a notable decrease in operating funds, estimated at \$5.9 million annually. To mitigate the impact of potential future cuts due to funding loss, BFT staff is proposing revisions to the approved 2024 ASP.

On May 9, 2024, staff presented two options for revised service plans. The Board has given staff the approval to proceed with the proposed reduction in service to maximize mitigation efforts. Staff will open a public comment period from May 28 to June 28 and will be available on June 5 at 3 p.m. for a virtual open house to address any community questions regarding the proposed 2024 ASP modifications. A comprehensive summary and comparison of the modified ASP can be found in Appendix A.

Despite these revisions, staff remain committed to implementing the extension of Route 123 on Sundays in June to enhance reliability and provide essential connections. Additionally, Route 123s (school tripper) will continue to operate through the 2024/25 school year and will be reassessed during the 2025 ASP process. It's important to note that any items delayed will still need to be addressed in the 2025 ASP process, such as the future Sageview High School and the rapid growth in Pasco.

The final modified 2024 ASP plan will be presented to the Board for adoption on July 11, 2024. If adopted, the modified 2024 ASP will be implemented at the end of August, pending the completion of the Queensgate Transit Center, currently scheduled for July 25 with no anticipated delays. Staff greatly appreciates all of the community support while navigating potential funding challenges.

Attachments:

Appendix A – Modified Annual Service Plan Update

Appendix B – 2024 Annual Service Plan Revisions & Release for Public Comment

# Ben Franklin Transit

## 2024 Modified Annual Service Plan Update

### Appendix A

Route	Original Plan	Modified ASP for 2024
<b>Route 10</b>	30 Min. Peak Service	<b>60 Min. Service</b>
<b>Route 110</b>	Removal	Removal
<b>Route 123</b>	Sunday Extension	Sunday Extension ( <b>June 2024</b> )
<b>Route 123s</b>	Removal	<b>Reassess in 2025</b>
<b>Route 170</b>	60 min. Peak Service	60 min. Peak Service
<b>Route 25</b>	Realignment	Realignment
<b>Route 50</b>	30 min. Weekday/ 15 min. Saturday	30 min. Weekday/ <b>30 min. Saturday</b>
<b>Route 67</b>	Extend Alignment	<b>No Changes to Current Route 67</b>

## **Memorandum**

---

Date: May 9, 2024

To: Sarah Funk, Interim General Manager

From: Kevin Sliger, Chief Planning & Development Officer

Re: 2024 Annual Service Plan Revisions & Release for Public Comment

### **Background**

On November 9, 2023, the Board of Directors approved the 2024 Annual Service Plan (ASP). The 2024 ASP consisted of major service change recommendations that aimed to improve fixed route service and incorporate the new Queensgate Transit Center into the Ben Franklin Transit (BFT) transit system. The planned service changes also included adjustments to several routes and increased frequencies during peak periods to better serve communities in the western portion of our Public Transportation Benefit Area (PTBA).

Considering the recent discussions of sales tax reduction and the potential loss of I-2117 (Climate Commitment Act) funds, which would result in a decrease of an estimated \$5.9 million in operating funds on an annual basis, BFT staff is proposing revisions to the approved 2024 ASP to mitigate the need for future cuts due to loss of funding. If I-2117 (Climate Commitment Act) is not repealed, BFT staff will look to address any cancelled or delayed service resulting from a 2024 ASP revision during the 2025 ASP process. It is important to note that if the Route 67 changes are delayed, this service will still need to be adjusted in 2025 to address the opening of the future Sageview Highschool and the rapid growth in Pasco.

### **2024 Original vs Revised Fixed Route Service Changes**

There is a chance of budgetary impacts if I-2117 (Climate Commitment Act) is repealed in the November 2024 election. As a result, BFT is seeking input on necessary adjustments to the approved 2024 ASP. BFT staff has put together two options that revise and reduce the original service plan outlined in the 2024 ASP. The suggested updates to the service plan would result in a decrease in originally planned and approved service levels.

If approved, staff would implement the revised 2024 ASP at the end of August. However, if Queensgate Transit Center isn't finished, further postponement may be necessary. At present, the project is scheduled for completion on July 25 and no additional delays are anticipated.

The most notable changes included in the revised 2024 ASP options are the reduction of peak service on the planned Route 10 from 30-minute service to 60-minute service, reduction of Route 50 frequencies on Saturdays from 15-minute service to 30-minute service, and the delayed plan for the Route 67 extension.

Currently, Pasco School District #1 is in the process of defining necessary boundary lines to accommodate all high schools and staff plan to proceed with a delayed approach for Route 67 to

address any required modifications that may arise. To effectively respond to the growing and evolving needs of the community, it's essential for staff to incorporate both the approved Route 67 changes from the 2024 ASP and any new adjustments deemed necessary for the 2025 ASP.

It should be noted that BFT staff still plan to implement the extension of Route 123 on Sundays in June. This change is needed to make the route reliable and provide vital connections on Sundays. Route 123s (school tripper) will also continue to operate through the 2024/25 school year and be reassessed during the 2025 ASP process.

For a comprehensive review of the options and their budgetary effects on both the 2024 budget and future operational budgets, please refer to the table below:

*Table 1- 2024 Annual Service Plan Adjustment Details*

<b>2024 Annual Service Plan Revision Options</b>		
<b>Route</b>	<b>Option 1 – Original Plan</b>	<b>Option 2</b>
<b>Route 10</b>	30 min. Peak Service	<b>60 min. Service</b>
<b>Route 110</b>	Removal	Removal
<b>Route 123</b>	Sunday Extension*	<b>Sunday Extension</b>
<b>Route 123s</b>	Removal	Reassess
<b>Route 170</b>	60 min. Peak Service	60 min. Peak Service
<b>Route 25</b>	Realignment	Realignment
<b>Route 50</b>	30 min. Weekday/15 min. Sat.	<b>30 min. Weekday/30 min. Sat.</b>
<b>Route 67</b>	Extend Alignment	<b>No Changes to Current Route 67</b>
<b>Annualized Costs</b>	\$1,477,800	\$442,690
<b>2024 Costs</b>	\$512,970	\$151,112
<b>Resources</b>	<i>7 Operators, 3 Buses</i>	<i>2 Operators, 1 Bus</i>

\*123 Sunday Extension Planned for June 2024

### **Updated CONNECT Service Changes**

Initial airport services will be reassessed and potentially introduced at a later time, if deemed necessary. Other proposed changes to CONNECT that involve overflow services and extension of zones in Prosser and Benton City have still yet to be finalized and BFT staff is currently working with our labor partners to find a path forward. The budget for these services was approved in early 2024.

### **Title VI Service Equity Analysis Update**

The service equity analysis that was conducted for the original 2024 ASP determined that service changes outlined were considered a major service change per BFT’s Major Service Change Policy, thus a Title VI Service Equity Analysis was required. BFT staff conducted a Title VI Service Equity Analysis, and it was concluded that none of the recommended changes will result in a disparate impact on minority populations.



Considering the proposed 2024 ASP will result in less service than the original plan, BFT staff reassessed if the changes outlined were still considered a major service change. Adverse impacts are not expected in either option presented, and no further disparate impacts or disproportionate burdens were identified.

### **Release Public Outreach & Feedback**

During the original 2024 ASP process, BFT staff held three public open houses with optional translation services. There was a noticeable increase in attendance and great insights were received during these open houses and during BFT's Citizen's Advisory Network (CAN) meeting.

Considering that the proposed adjustments to the 2024 ASP will result in less service being provided than was already approved, BFT staff will release the updated service plan to the public shortly after the May Board Meeting. BFT staff will hold a virtual open house and present to the CAN to gain feedback. A final revised plan will be brought to the Board for approval in July.

### **Updated Labor & Vehicle Resources**

The original 2024 ASP was estimated to require seven (7) additional operators for fixed route service. However, the service would still be able to operate with the current approved headcount of 172. The updated service plan options would reduce both operators and vehicles needed to implement the service, and no additional headcount would be needed. That said, Operations and Training staff will need to continue a hiring effort to address current labor shortages and work towards reaching the approved fixed route operator headcount.

In the original plan, two (2) additional buses would be needed on both weekdays and Saturdays. One (1) additional bus would be needed on Sunday. The revised 2024 ASP would still require an addition of buses, but BFT staff does not anticipate the need to procure additional buses to implement the recommended service increases.

### **Updated Budget Impact – Revenue Hours:**

The 2024 ASP was originally anticipated to increase annual revenue hours by approximately 9,850. This equates to an additional ~\$1.4 million in annual operating budget based on the current average cost per revenue hour of \$150.61. All service recommendations were planned to be implemented in June, with revenue hours expected to increase by approximately 5,300 in 2024 and an annualized budget increase of approximately \$795,000. This cost will be reduced by ~\$281,600 with an August implementation bringing the prorated 2024 increase to ~\$513,000.

The second option will reduce revenue hours by a considerable amount, with a total budget impact in 2024 of ~\$151,000 and an annualized increase of ~\$442,700.

BFT staff's original recommendations resulted in an increase of total annual revenue hours from 223,000 (2023) to 231,000 (2024). BFT staff estimates that total fixed route revenue hours will be well below the originally planned 231,000 revenue hours budgeted, even if the original 2024 ASP service changes are implemented.

**Funding**

Budgeted: Yes (2024 Budget)

Budget Source: Operations Budget

Funding Source: Local and Federal

**Recommendation**

Provide directions to staff on what revisions should be made to the 2024 Annual Service Plan, if any, and release said plan revisions to the public for a 30-day public comment period.

Forwarded as presented:

---

Sarah Funk, Interim General Manager



# 2024 ANNUAL SERVICE PLAN



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

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



# TABLE OF CONTENTS

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

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

## TABLES

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

## FIGURES

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

## MAPS

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

## 2024 ANNUAL SERVICE PLAN

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

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

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

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

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



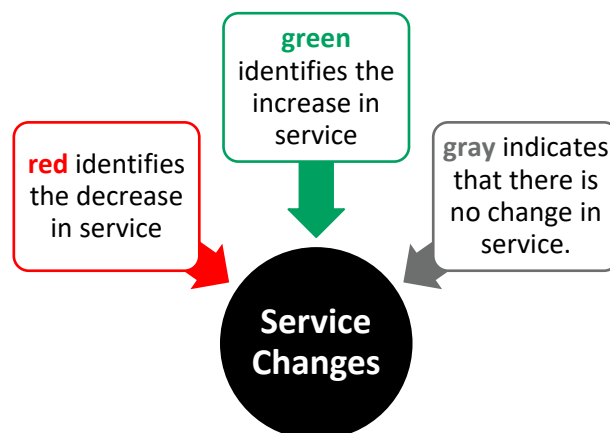
## FIXED ROUTE

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

## RECOMMENDED SERVICE CHANGES

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

FIGURE 1: SERVICE CHANGE KEY



## ROUTE 10

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

### Recommended changes to Route 10:

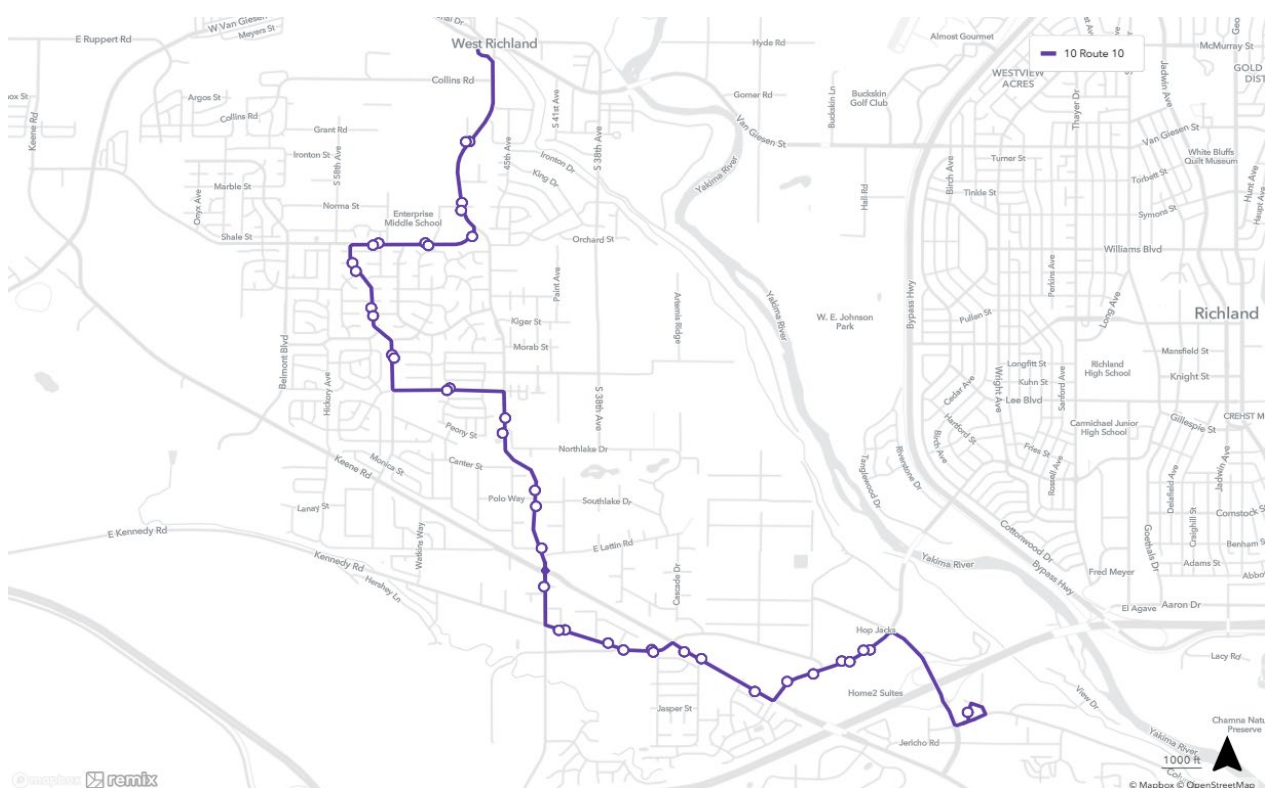
- ❖ Provide 30-minute peak service on weekdays between Queensgate Transit Center and West Richland Transit Center
- ❖ Maintain the current Route 110 coverage area in West Richland
- ❖ 60-minute service on Saturday
- ❖ Provide connections with Routes 123 and 170 at Queensgate
- ❖ Increase connections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

TABLE 1: ROUTE 10 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

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

\*Headway and vehicles during off-peak

MAP 1: ROUTE 10 PROPOSED SERVICE CHANGES





## ROUTE 25

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

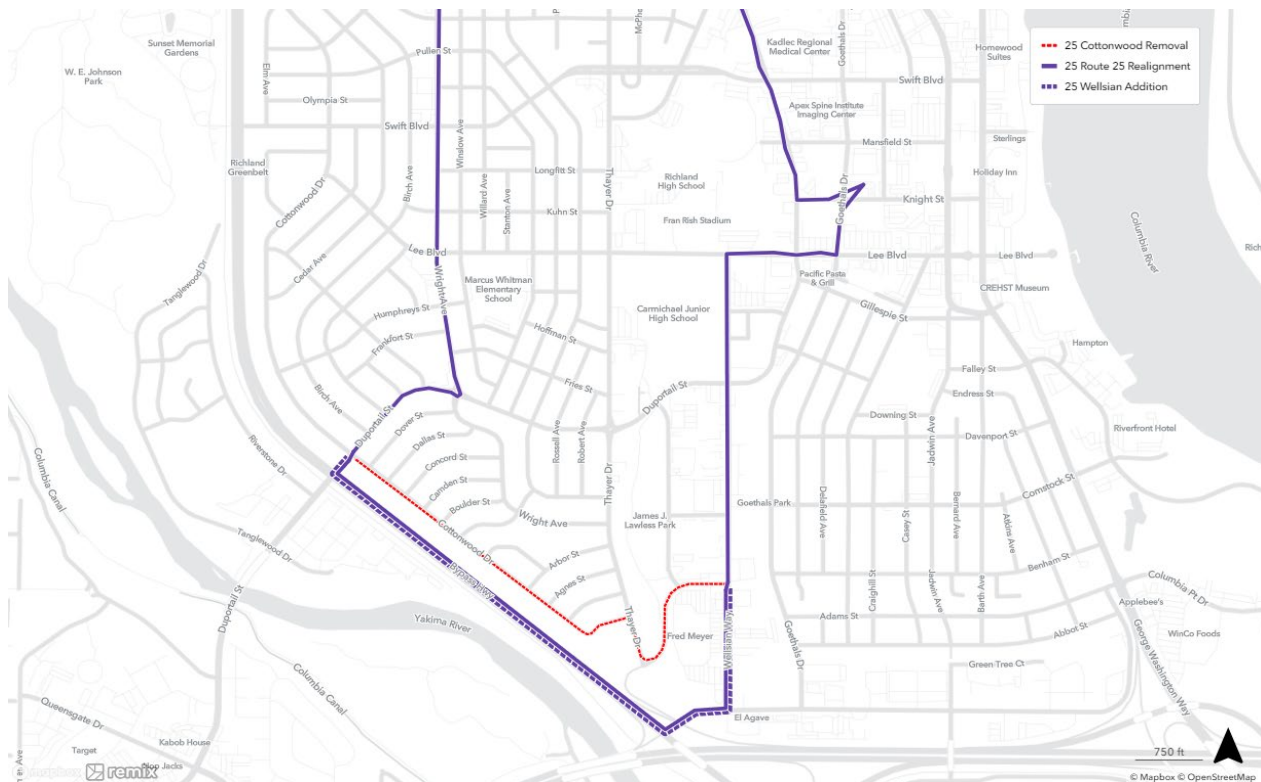
### Recommended changes to Route 25:

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

**TABLE 2: ROUTE 25 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA**

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

**MAP 2: ROUTE 25 PROPOSED SERVICE CHANGES**



## ROUTE 50

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

### Recommended development of Route 50:

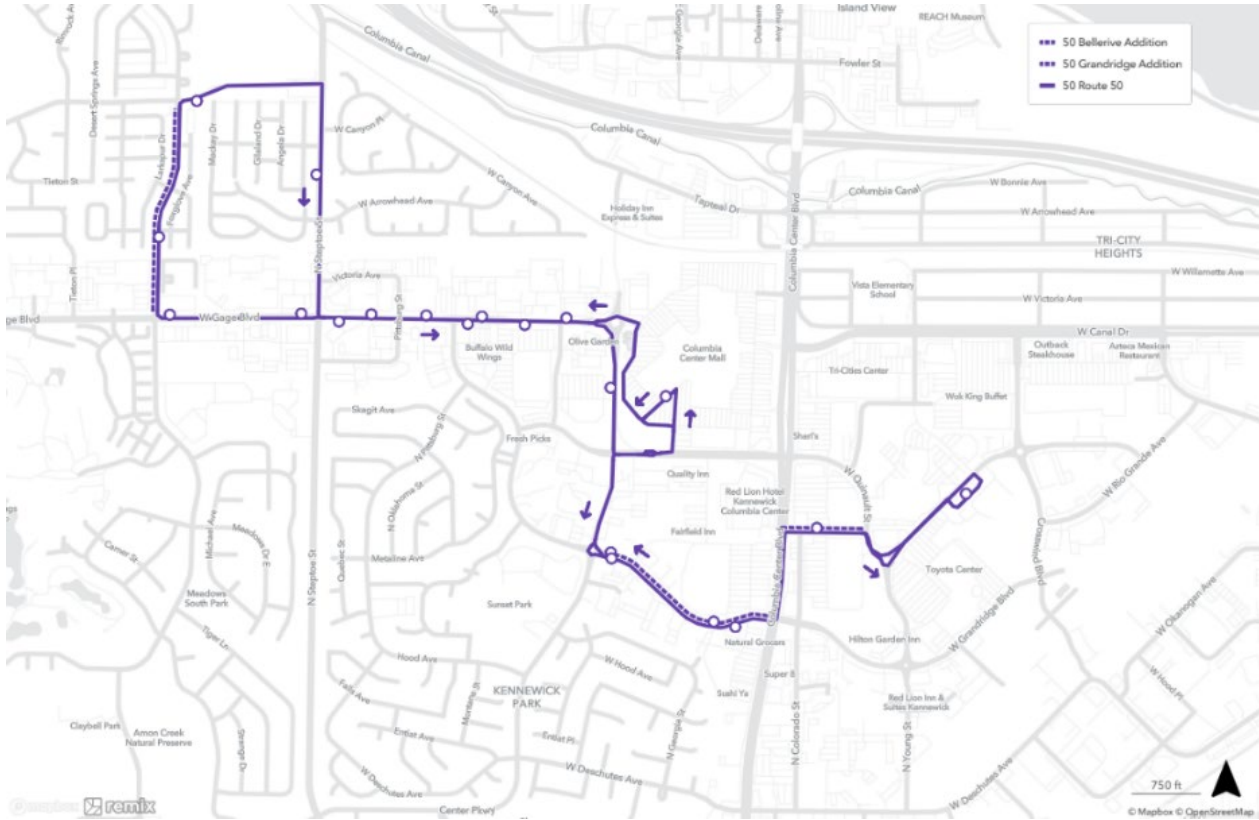
- ❖ 30-minute weekday and 15-minute Saturday service (Potential 15-minute service weekday if demand/capacity warrants)
- ❖ Circulator route that serves the Columbia Center area
- ❖ Provide frequency along productive sections of Gage Blvd
- ❖ Provide service to productive sections of Steptoe St.
- ❖ BFT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

TABLE 3: ROUTE 50 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

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

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

**MAP 3: ROUTE 50 PROPOSED SERVICE CHANGES**



**ROUTE 67**

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

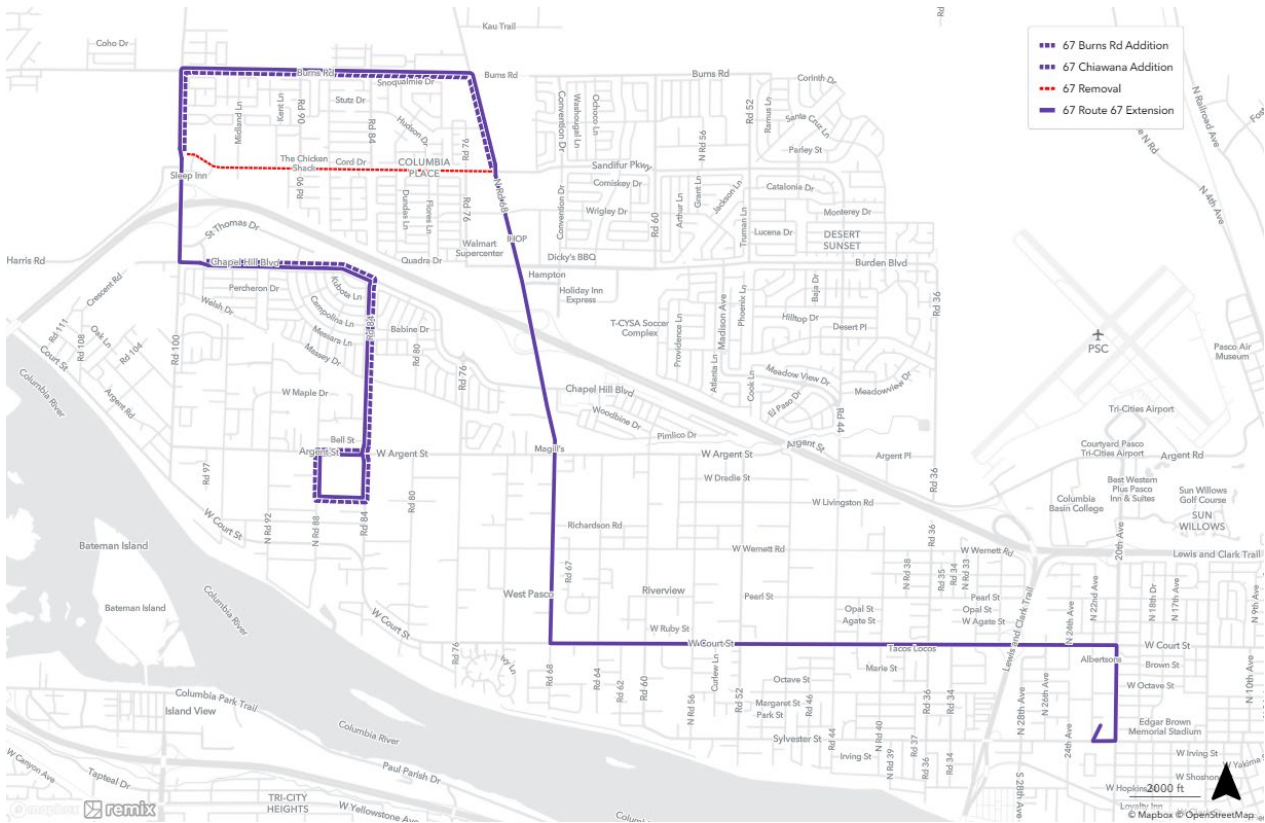
**Recommended changes to Route 67:**

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

**TABLE 4: ROUTE 67 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA**

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

**MAP 4: ROUTE 67 PROPOSED SERVICE CHANGES**



**ROUTE 123**

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

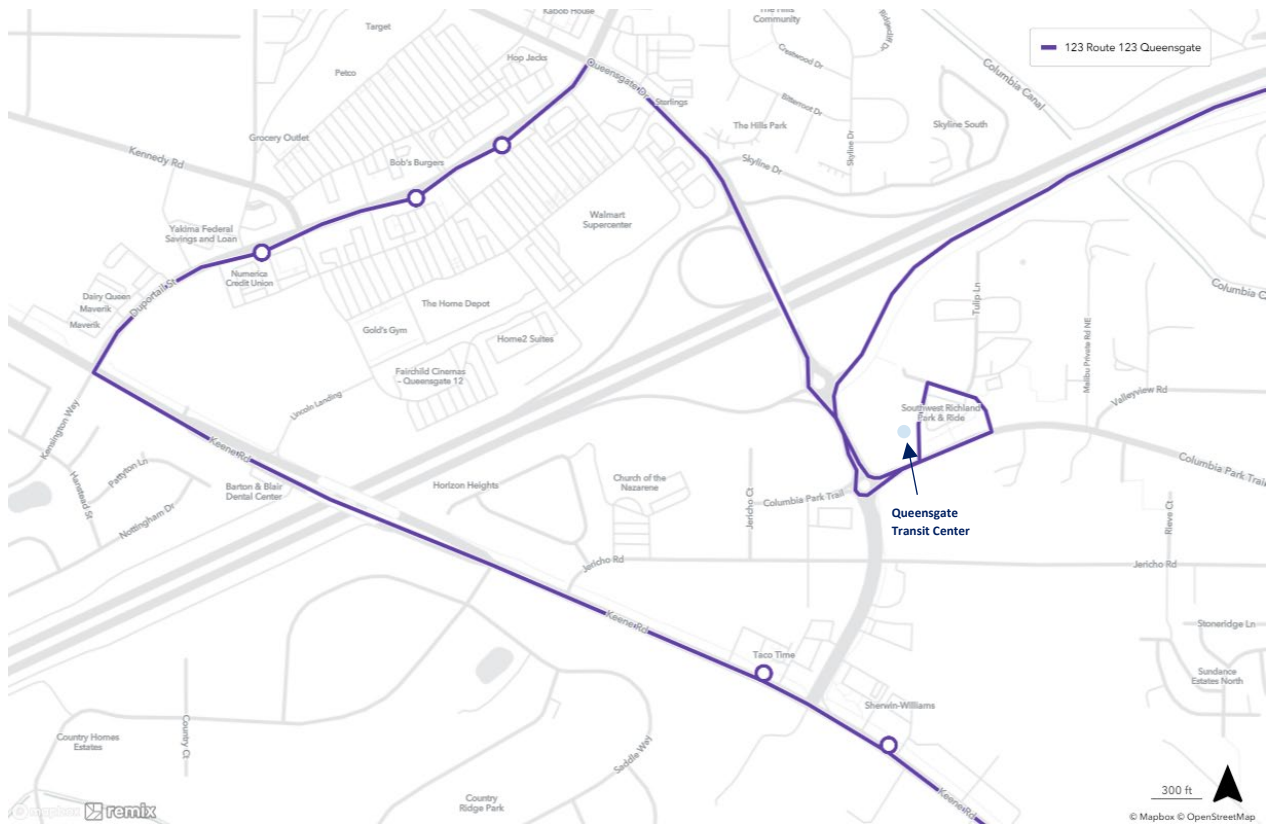
**Recommended changes to Route 123:**

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

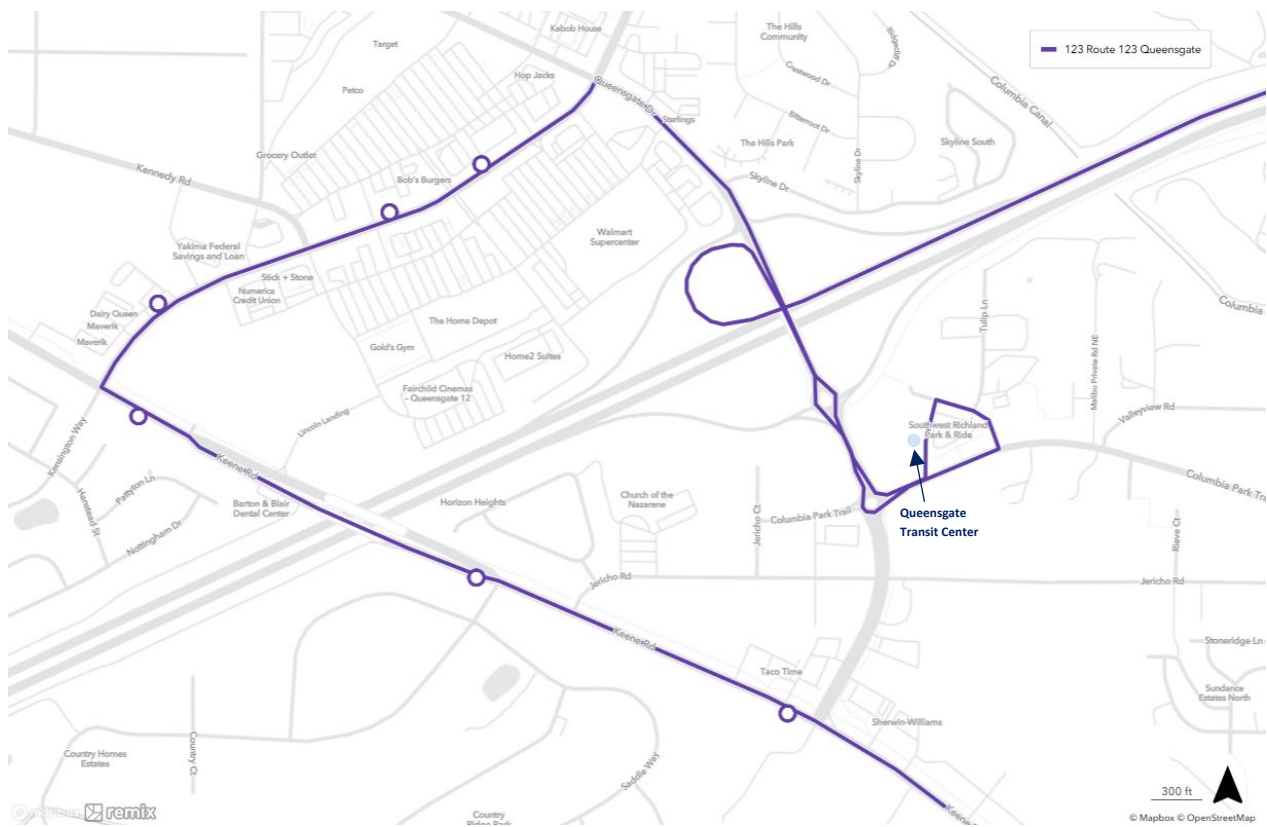
**TABLE 5: ROUTE 123 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA**

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

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



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





## ROUTE 170

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



FIGURE 2: STACY AVENUE TRANSFER POINT IN PROSSER, WA

### Recommended changes to Route 170:

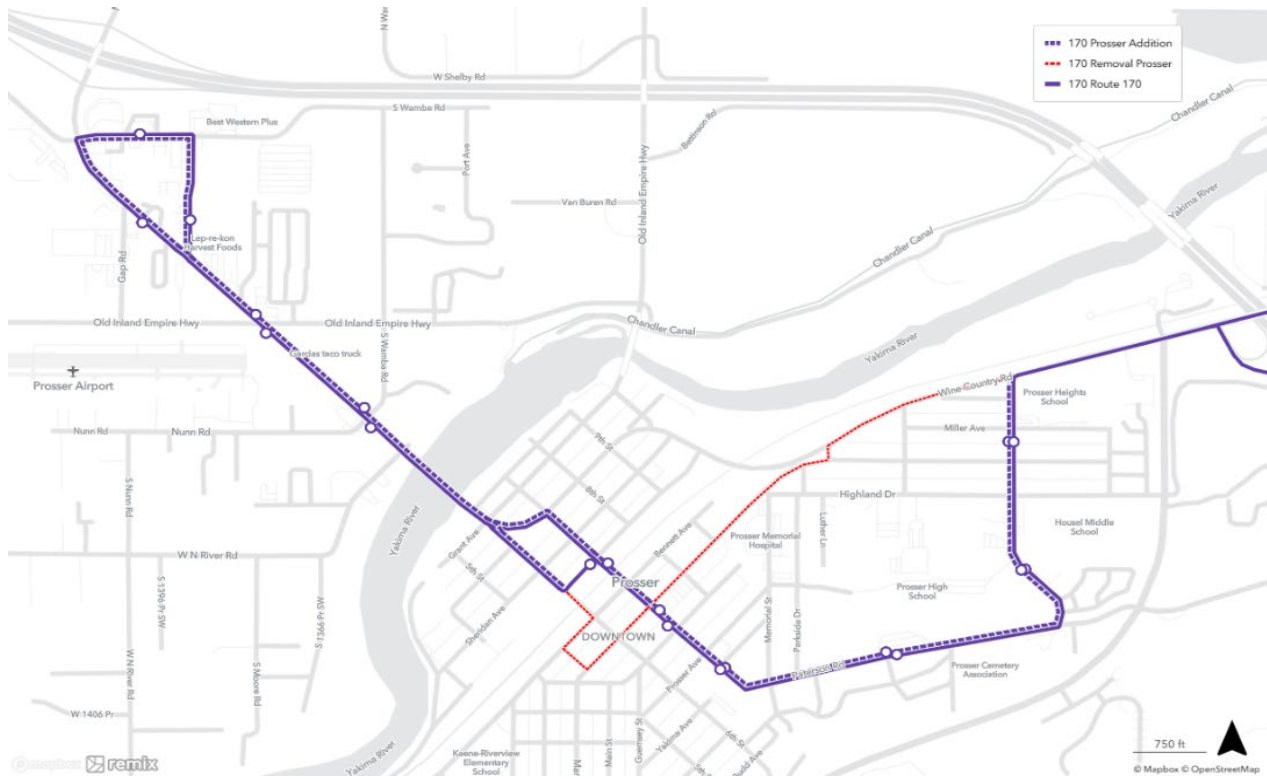
- ❖ Service between Queensgate Transit Center and Stacy Avenue Transfer Point
- ❖ Eliminate section between Knight St. and Queensgate
- ❖ 60-minute peak service Weekdays
- ❖ 120-minutes on Saturday

TABLE 6: ROUTE 170 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA

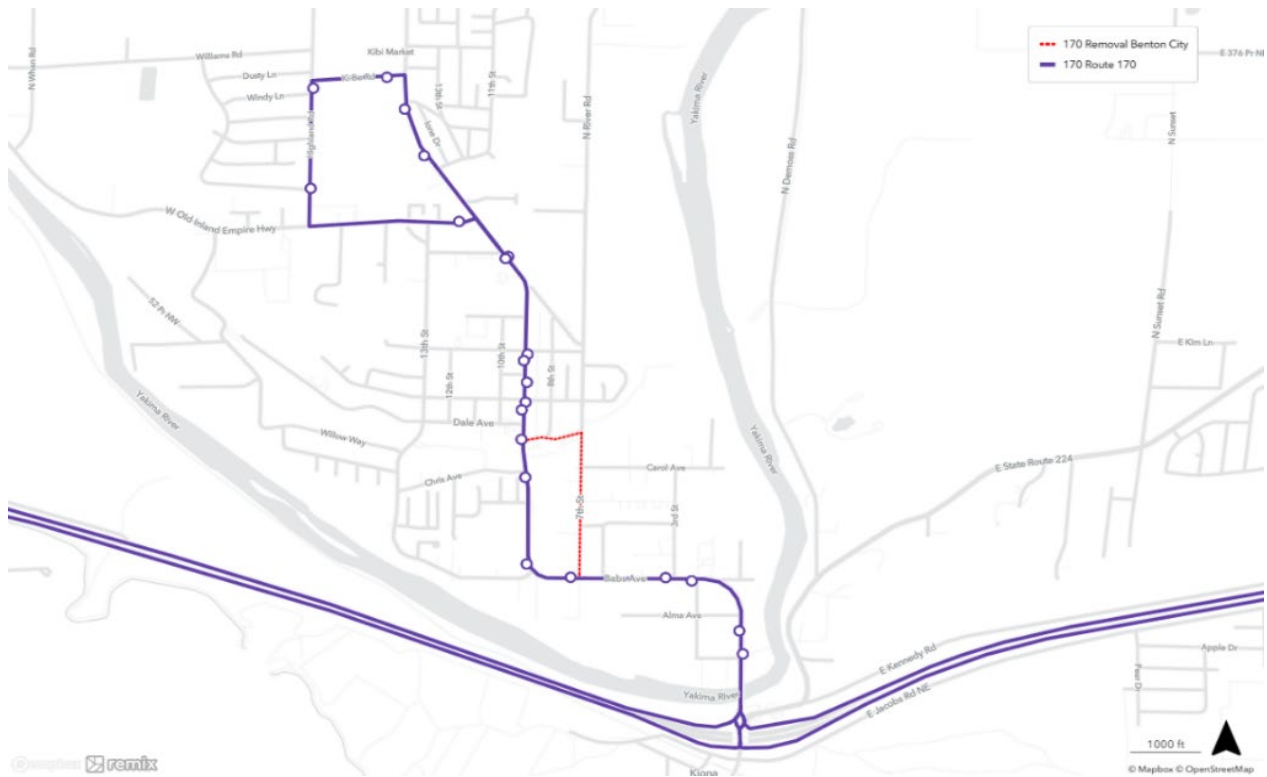
<i>Service Window</i>	<i>Operating Hours</i>	<i>Headway (Min)</i>	<i>Vehicles</i>	<i>Annual Revenue Hours (Current)</i>	<i>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</i>
<i>Weekday</i>	<i>5:15 AM-10:00 PM</i>	<i>60 (120)*</i>	<i>2 (1)*</i>	<i>3,920</i>	<i>6,282 (Increase)</i>
<i>Saturday</i>	<i>7:00 AM-9:00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

\*Headway and vehicles during off-peak

**MAP 7: ROUTE 170 PROSSER PROPOSED SERVICE CHANGES**



**MAP 8: ROUTE 170 BENTON CITY PROPOSED SERVICE CHANGES**



## ROUTE ELIMINATION

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

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

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

---

### ROUTE 110

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

**TABLE 7: ROUTE 110 PROPOSED SERVICE CHANGE DATA**

<i>Service Window</i>	<i>Operating Hours</i>	<i>Headway (Min)</i>	<i>Vehicles</i>	<i>Annual Revenue Hours (Current)</i>	<i>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</i>
<b>Weekday</b>	6:15 AM-8:00 PM	60	2	6,926	<b>Discontinued</b>
<b>Saturday</b>	7:15 AM-8:00 PM	60	2	1,314	<b>Discontinued</b>
<b>Sunday</b>	No Service				

---

### TRIPPER – 123S

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

#### Recommended changes to Route 123s:

- ❖ Discontinue 123s

**TABLE 8: ROUTE 123S PROPOSED SERVICE CHANGE DATA**

<i>Service Window</i>	<i>Operating Hours</i>	<i>Headway (Min)</i>	<i>Vehicles</i>	<i>Annual Revenue Hours (Current)</i>	<i>Annual Revenue Hour Estimate (Proposed)</i>
<b>Weekday</b>	7:15 AM and 3 PM		1	258	<b>Discontinued</b>
<b>Saturday</b>	No Service				
<b>Sunday</b>	No Service				



TABLE 9: FIXED ROUTE SERVICE CHANGE SUMMARY

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

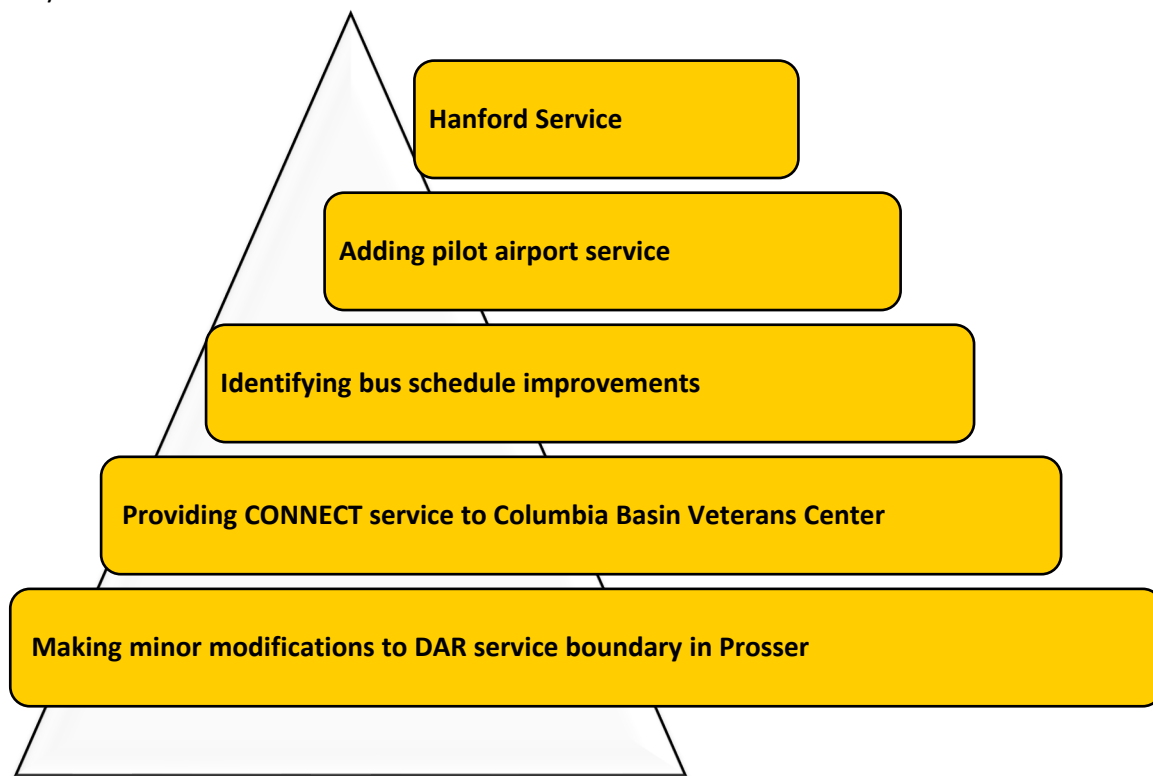
\*Potential 15-minute weekday service would increase total REV hrs. from 3,277 to 7,742.

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



## OTHER CHANGES

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







## CONNECT

CONNECT provides an on-demand service that is open to the public and allows for same-day trips to fixed route connections within pre-defined zones. Most trips on CONNECT are scheduled via a mobile application, but a call-in option also exists for those without a smartphone or cellular data plan.

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

---

### PRELIMINARY AIRPORT SERVICE

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

**FIGURE 3: TRI-CITIES AIRPORT IN PASCO, WA**



---

### ADDITIONAL POINT OF INTEREST

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

## HANFORD SERVICE

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

BFT is exploring the following three options:

### Outsourcing Service\*

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

### Volunteer Hanford Drivers\*

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

### Turnaround Facility at Wye Barricade\*

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

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

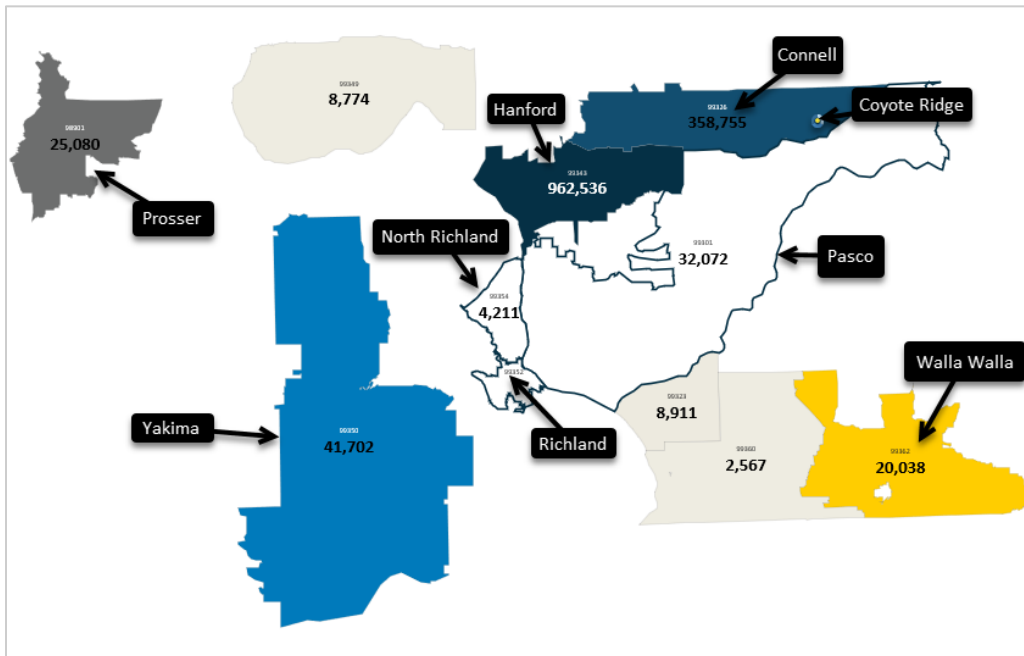
## ADA/DIAL-A-RIDE

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

## VANPOOL

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

FIGURE 4: AREAS UTILIZED BY RIDESHARE



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

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





## LOOKING AHEAD – UPCOMING PASSENGER FACILITIES (2024-2025)

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



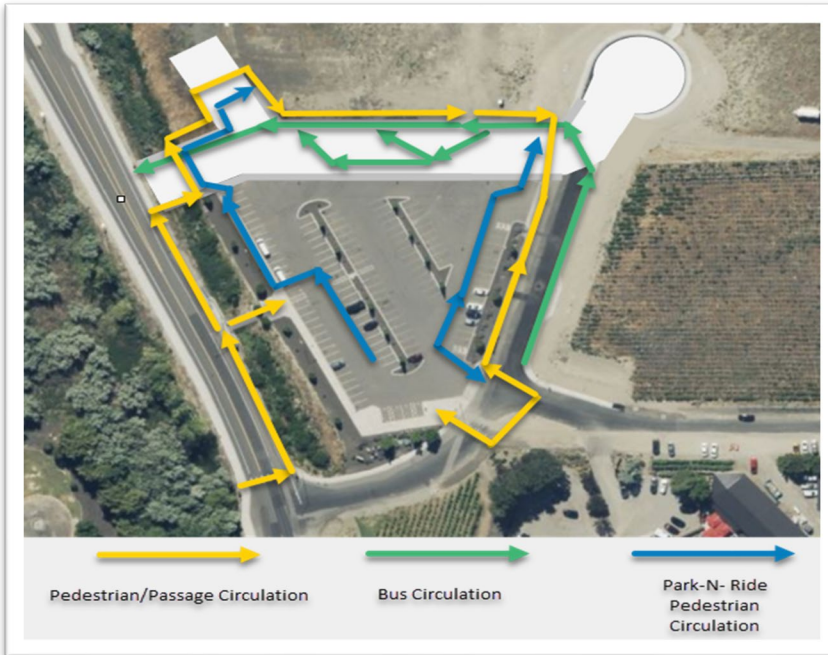
FIGURE 5: TRANSIT SERVICES THROUGHOUT TRI-CITIES

## QUEENSGATE TRANSIT CENTER

The Queensgate Transit Center located on Windmill Rd. in Richland off Interstate 182 will serve to enhance connectivity between Kennewick, West Richland, Downtown Richland, and Prosser / Benton City. This facility will also enable future high-frequency service between the Queensgate area in Richland and Kennewick.

The Queensgate facility is expected to be operational in Summer of 2024. Service changes will be made to incorporate the new transit facility into the fixed route system.

FIGURE 6: QUEENSGATE SITE CIRCULATION



## DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

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

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

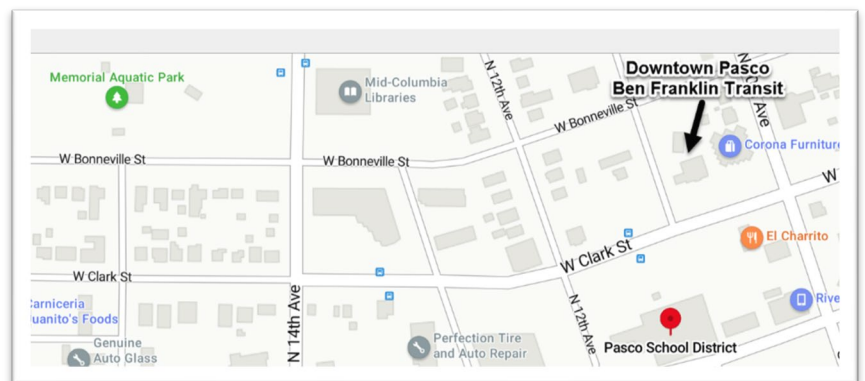


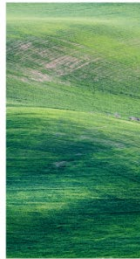
FIGURE 7: LOCATION OF DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

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



## WEST PASCO TRANSIT CENTER

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



Bringing transit to  
meet the needs of the  
community.

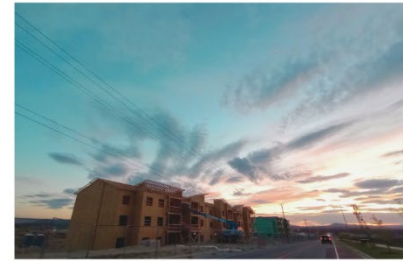
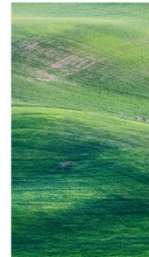


FIGURE 8: DEVELOPMENT AND SCHOOLS IN WEST PASCO

## FUTURE FACILITIES

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

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







## DEVELOPMENT AND LAND USE

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

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



As part of the ASP process, the Planning staff has identified areas in the PTBA that are rapidly growing and may require additional service. This additional service will initially be met with CONNECT on-demand service until sufficient demand for fixed route service is developed.

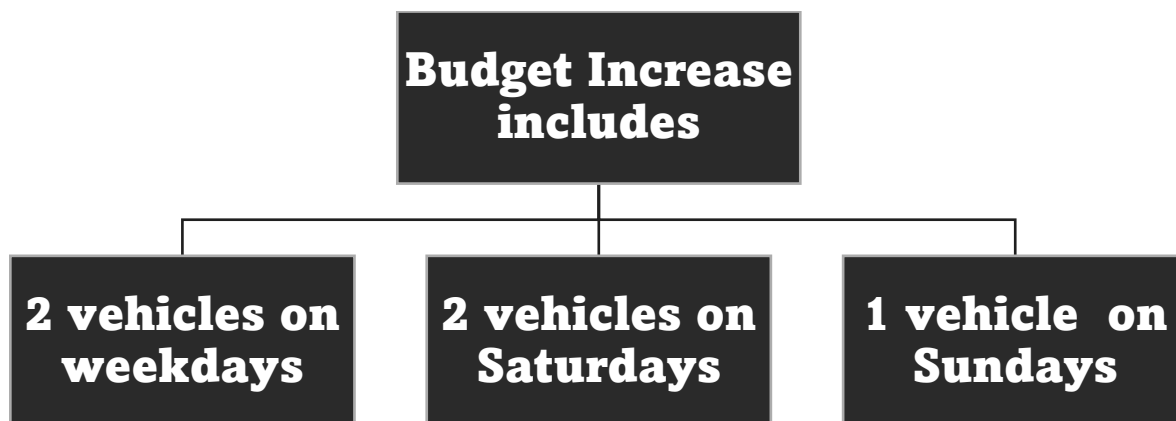
## TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS

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

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

## REVENUE

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



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

### Reduction Of Annual Vehicle Revenue Hours

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

### Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

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

**TABLE 10: ANNUAL BUDGET IMPACT**

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

**TABLE 11: PRORATED BUDGET IMPACT**

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

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

## LABOR

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

## PUBLIC OUTREACH

### OUTREACH INITIATIVES

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

#### ❖ Open houses

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

#### Zoom link:

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

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

By phone: 1.253.205.0468    or    (Toll Free) 877.853.5247

#### ❖ Public hearing

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

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

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

By phone: 1.253.215.8782    or    (Toll Free) 888.788.0099

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



FIGURE 10: QR CODE FOR  
INTERACTIVE REMIX MAP



## PUBLIC FEEDBACK

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

### ❖ Open House

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

### ❖ Interactive Map Comments

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

### ❖ Emailed Comments

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



## PUBLIC FEEDBACK (CONT.)

### ❖ Public Hearing Comments

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

# TABLA DE CONTENIDOS

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

## TABLAS

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

## FIGURAS

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

## MAPAS

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



## PLAN ANUAL DE SERVICIOS 2024

En enero de 2021, el Consejo de Administración de Ben Franklin Transit (BFT) adoptó la Política del Plan de Servicio Anual. La política alinea la planificación y la prestación de servicios. También proporciona información vital sobre el proceso presupuestario al tiempo que gestiona la aprobación de los requisitos laborales anuales. El Plan de Servicio Anual (ASP) se elabora solicitando la opinión de la comunidad y del personal de BFT. Durante el proceso del ASP, BFT analiza los datos del servicio para comprender mejor cómo pueden mejorarse los servicios y la eficacia operativa.

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

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

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

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

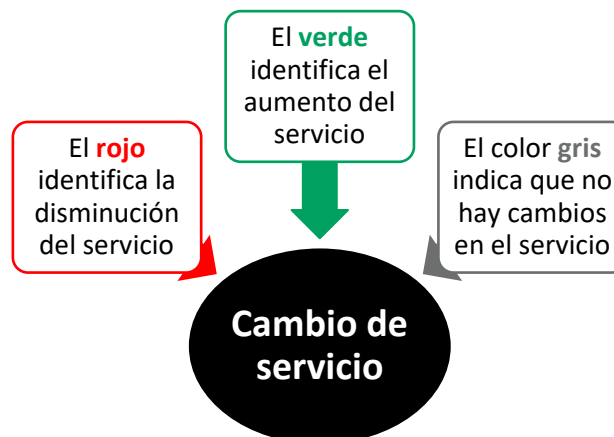
## RUTA FIJA

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

### CAMBIOS DE SERVICIO RECOMENDADOS

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

FIGURA 1: CLAVE DE CAMBIO DE SERVICIO



## RUTA 10

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

### Cambios recomendados en la Ruta 10:

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

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

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

\*Distancias y vehículos en los horarios de menor frecuencia

**MAPA 1: RUTA 10 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**



## RUTA 25

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

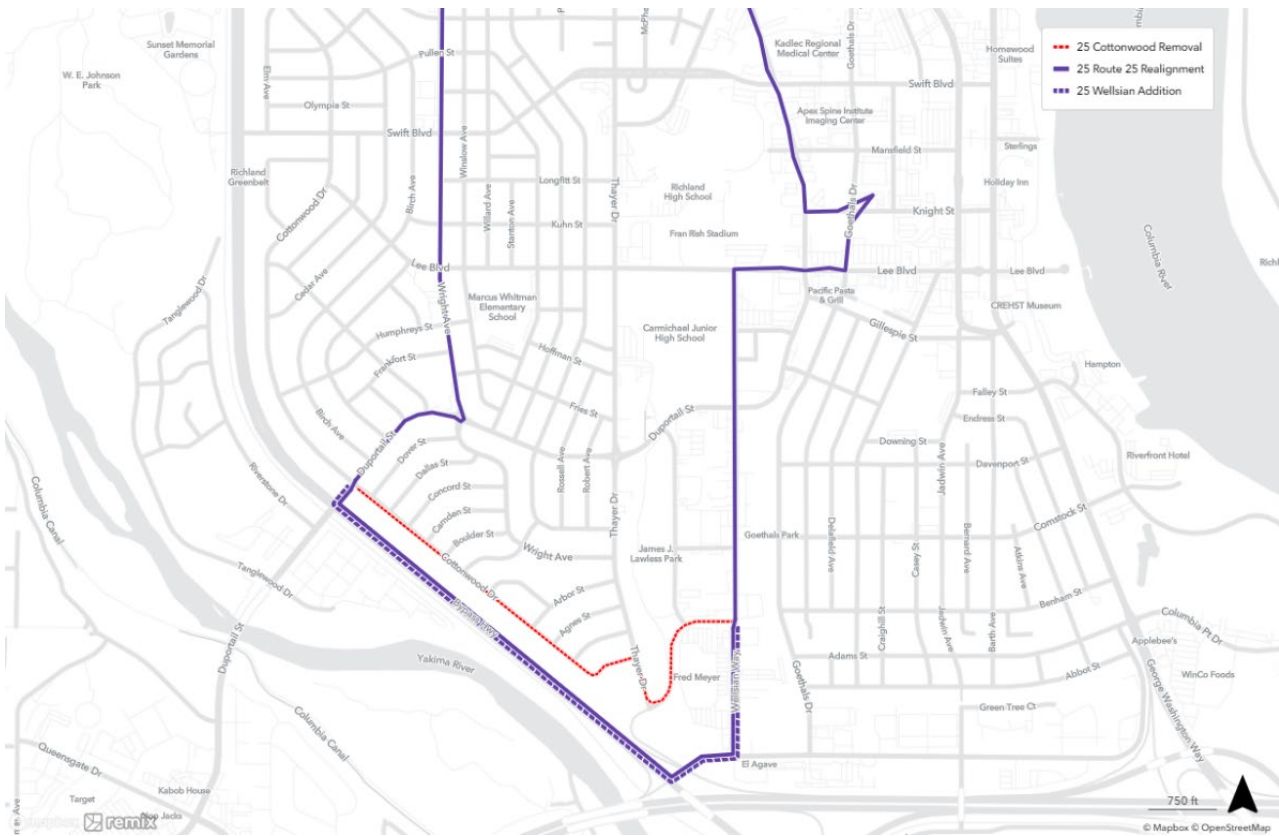
### Cambios recomendados en la Ruta 25:

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

**TABLA 2: RUTA 25 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO**

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

**MAPA 2: RUTA 25 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**





## RUTA 50

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

### Desarrollo recomendado de la Ruta 50:

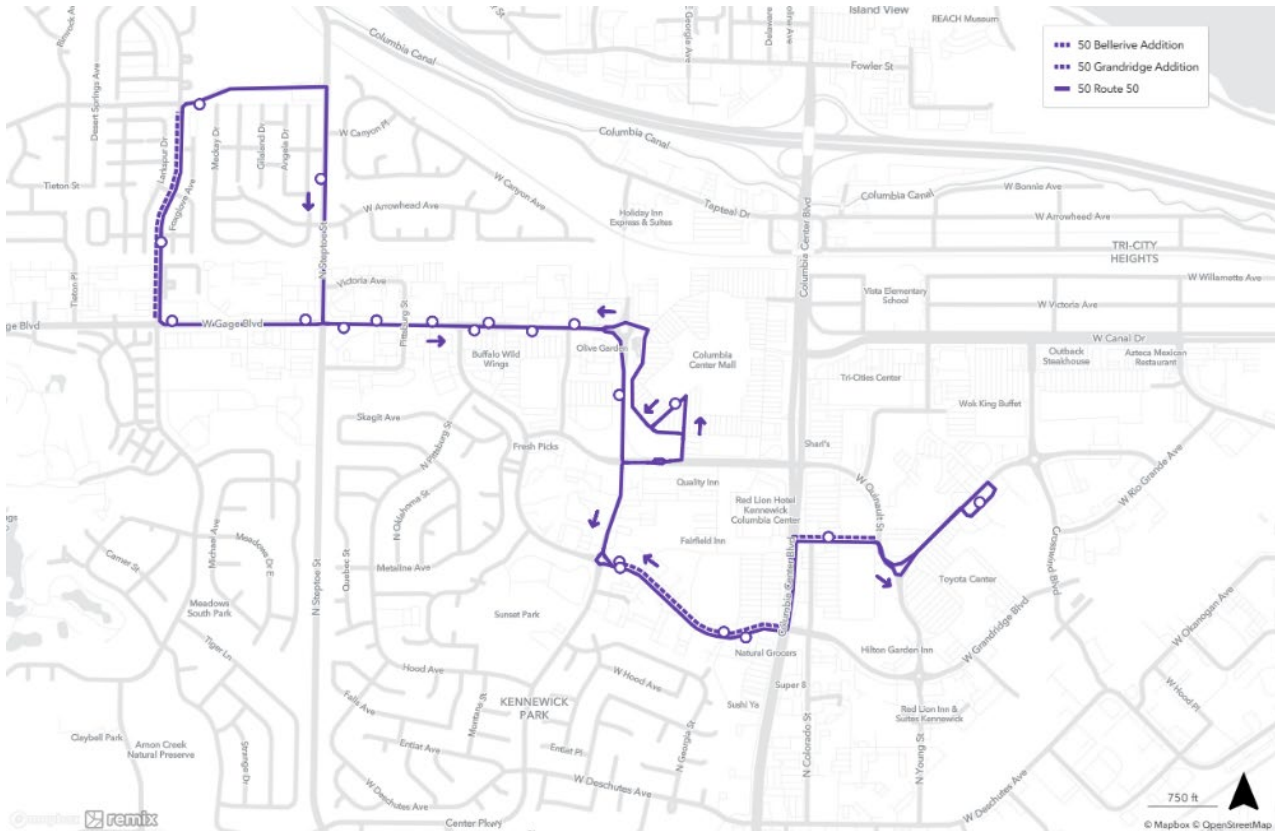
- ❖ Servicio de 30 minutos los días laborables y de 15 minutos los sábados (servicio potencial de 15 minutos los días laborables si la demanda/capacidad lo justifica)
- ❖ Ruta circular que da servicio a la zona de Columbia Center
- ❖ Proporcionar frecuencia a lo largo de las secciones productivas de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

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

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

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

**MAPA 3: RUTA 50 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**



**RUTA 67**

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

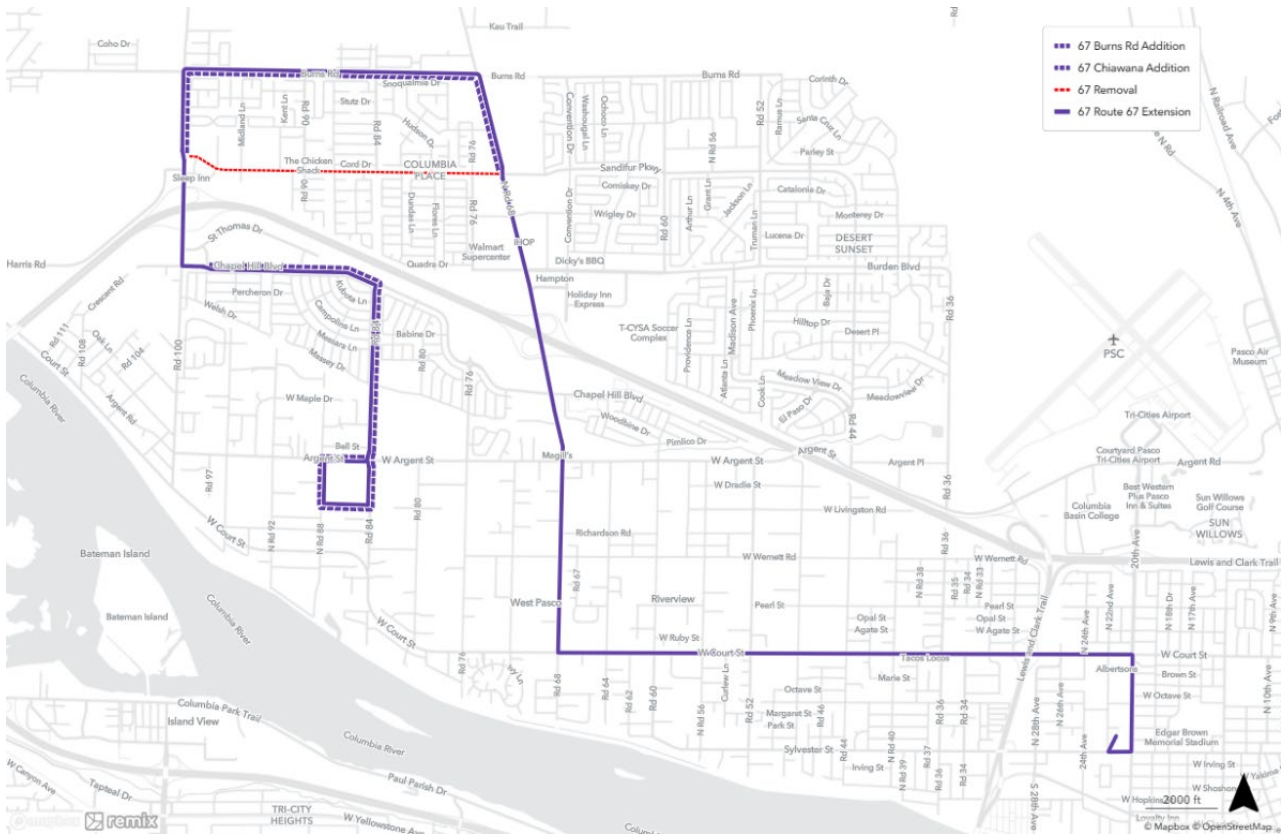
**Cambios recomendados en la Ruta 67:**

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

**TABLA 4: RUTA 67 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO**

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

**MAPA 4: RUTA 67 CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**



**RUTA 123**

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

**Cambios recomendados en la Ruta 123:**

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

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

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





## RUTA 170

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

### Cambios recomendados en la Ruta 170:

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

**FIGURA 2: STACY AVENUE TRANSFER POINT EN PROSSER, WA**



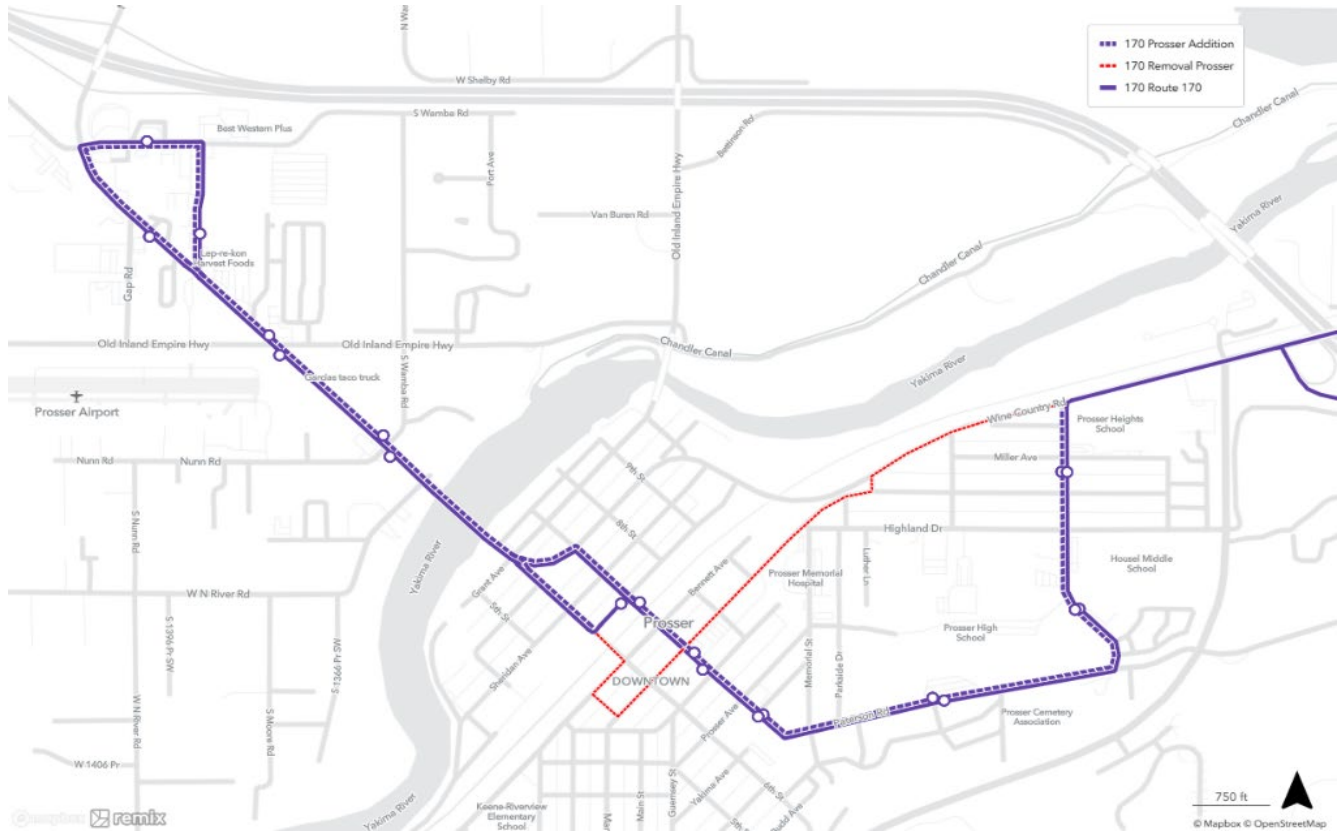
de  
BFT  
BFT  
a la

**TABLA 6: RUTA 170 DATOS DEL CAMBIO DE SERVICIO PROPUESTO**

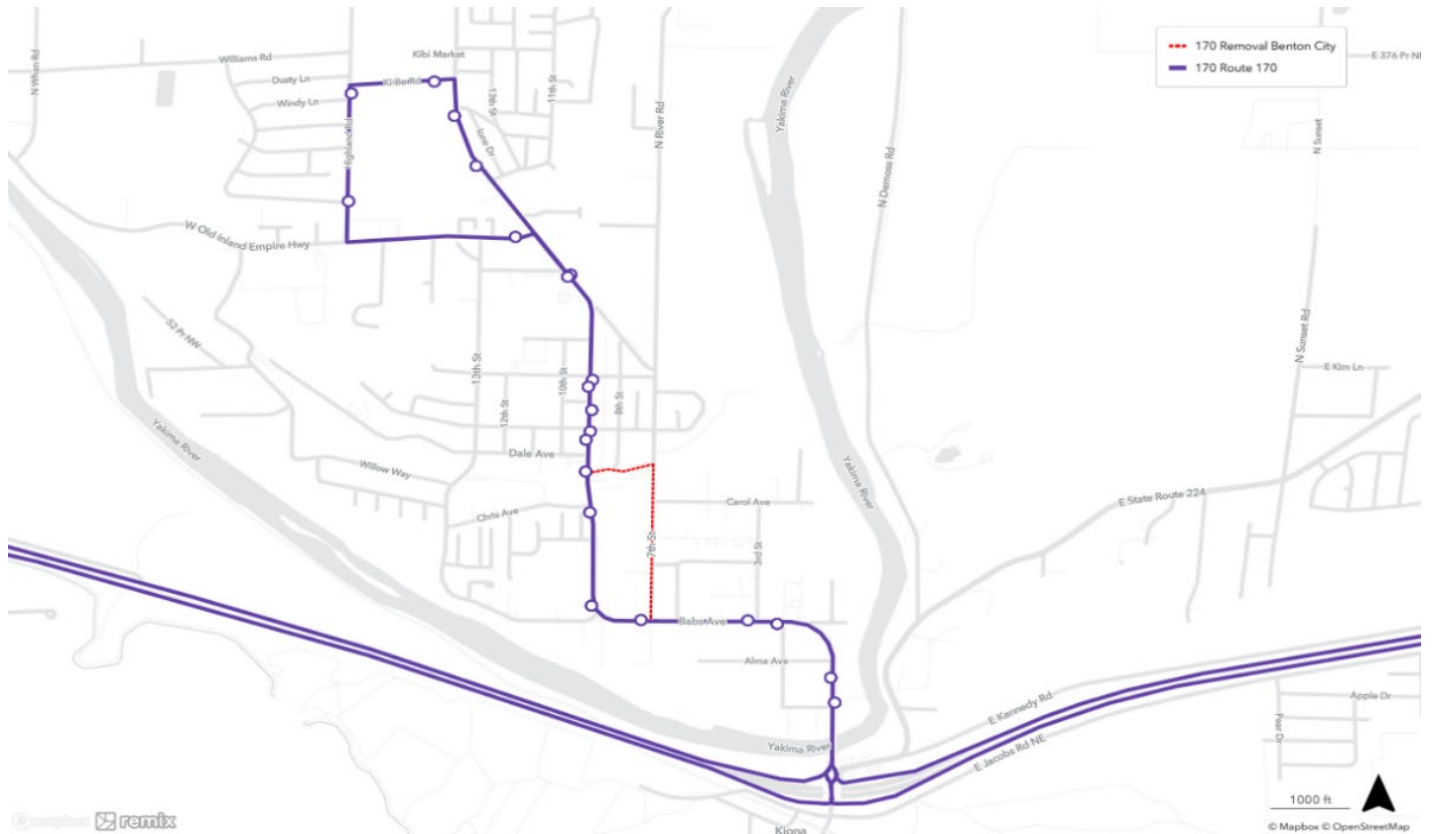
Ventana De Servicio	Horas De Servicio	Frecuencia Mínima	Vehículos	Horas de ingresos anuales (actuales)	Estimación de ingresos anuales por hora (propuesta)
Entre Semana	5:15 AM-10:00 PM	60 (120)*	2 (1)*	3,920	6,282 (aumentar)
Sábado	7:00 AM-9:00 PM	120	1	718	710 (disminuir)
Domingo	No hay servicio				

\*Distancias y vehículos en los horarios de menor frecuencia

**MAPA 7: RUTA 170 PROSSER CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**



**MAPA 8: RUTA 170 BENTON CITY CAMBIOS DE SERVICIO PROPUESTOS**



## ELIMINACIÓN DE RUTAS

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

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

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

### RUTA 110

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

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

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

### TRIPPER – 123s

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

#### Cambios recomendados en la ruta 123:

- ❖ Suspender el servicio de 123s

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

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

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

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

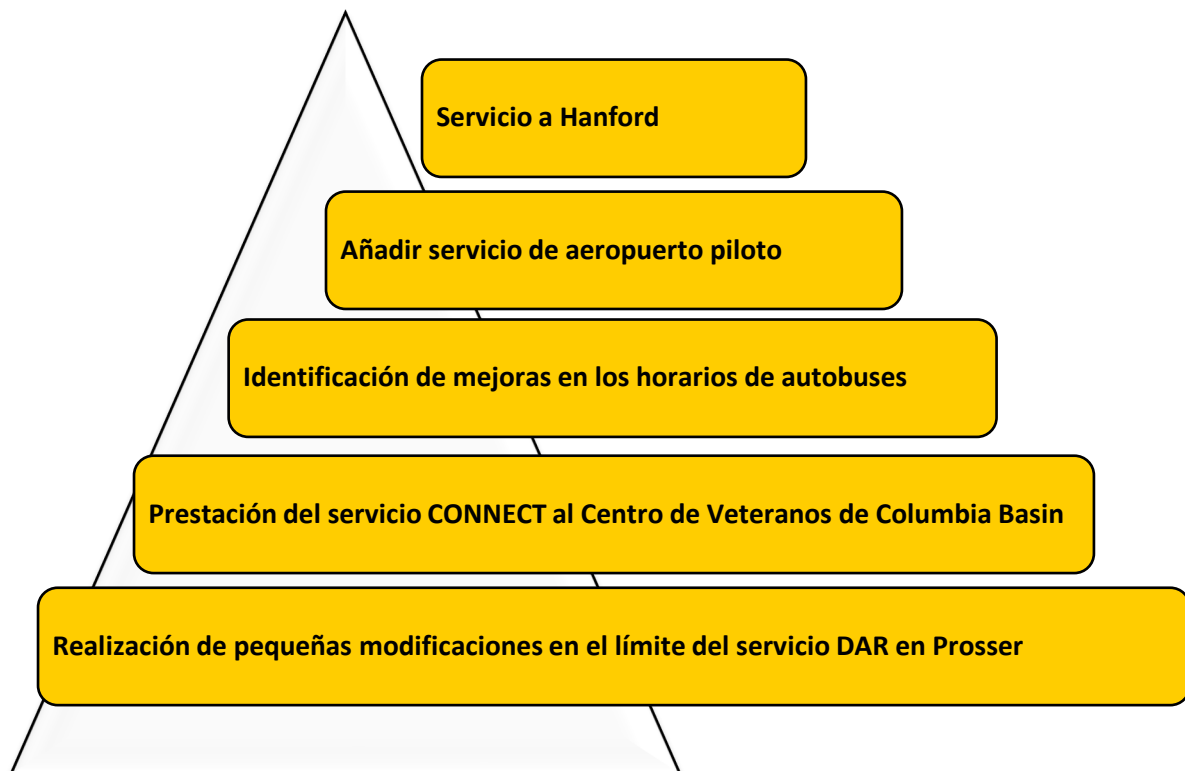
\* El posible servicio de 15 minutos entre semana aumentaría el total de horas ingreso de 3,277 to 7,742.

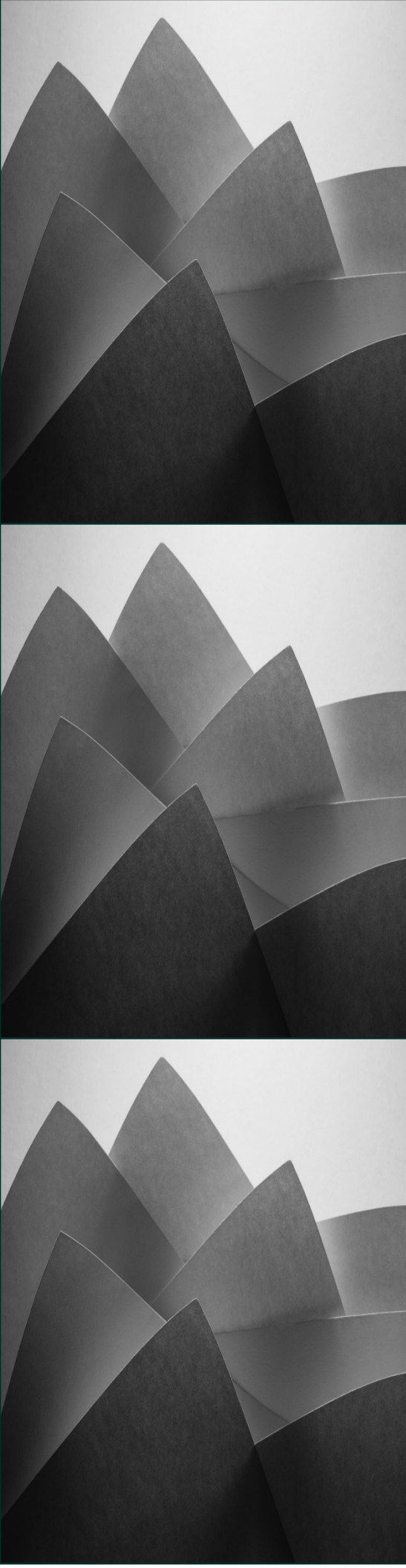
\*\* El posible servicio de 15 minutos entre semana para la ruta 50 aumentaría el total de vehículos a 3 y horas de ingreso a 13,003.



## OTROS CAMBIOS

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





## CONNECT

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

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

---

### SERVICIO PRELIMINARIO PARA EL AEROPUERTO

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

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



---

### PUNTO DE INTERÉS ADICIONAL

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



## SERVICIO A HANFORD

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

BFT está considerando las siguientes tres opciones:

### Servicio de subcontratación\*

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

### Conductores voluntarios de Hanford\*

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

### • Instalación de giro en la barricada de Wye\*

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

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

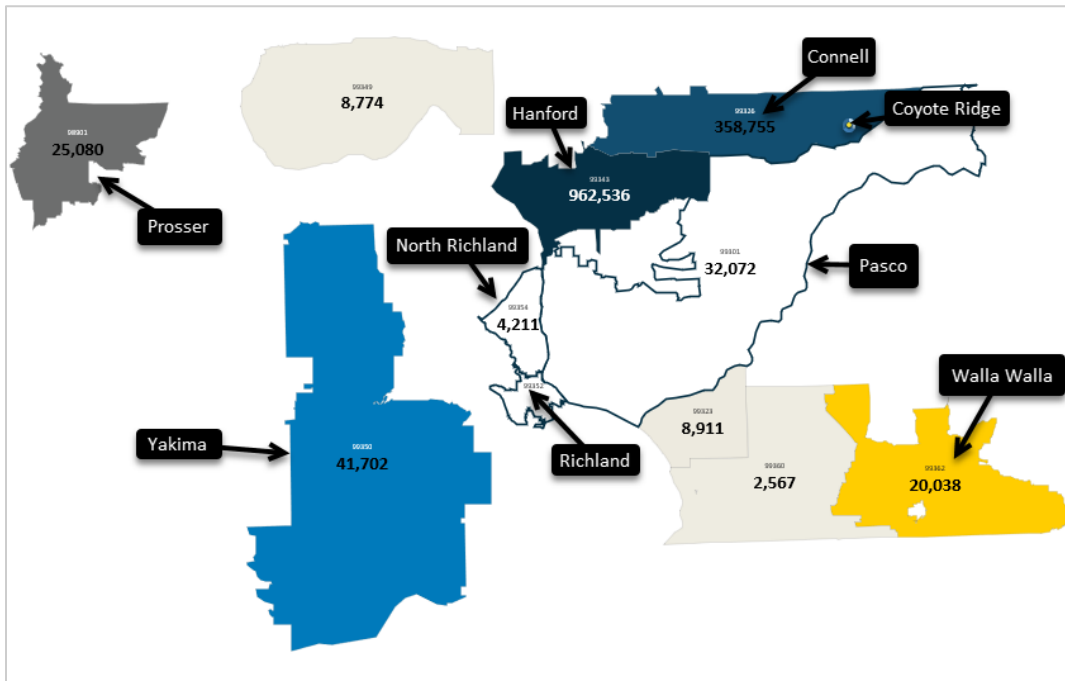
## ADA/DIAL-A-RIDE

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

## VANPOOL

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

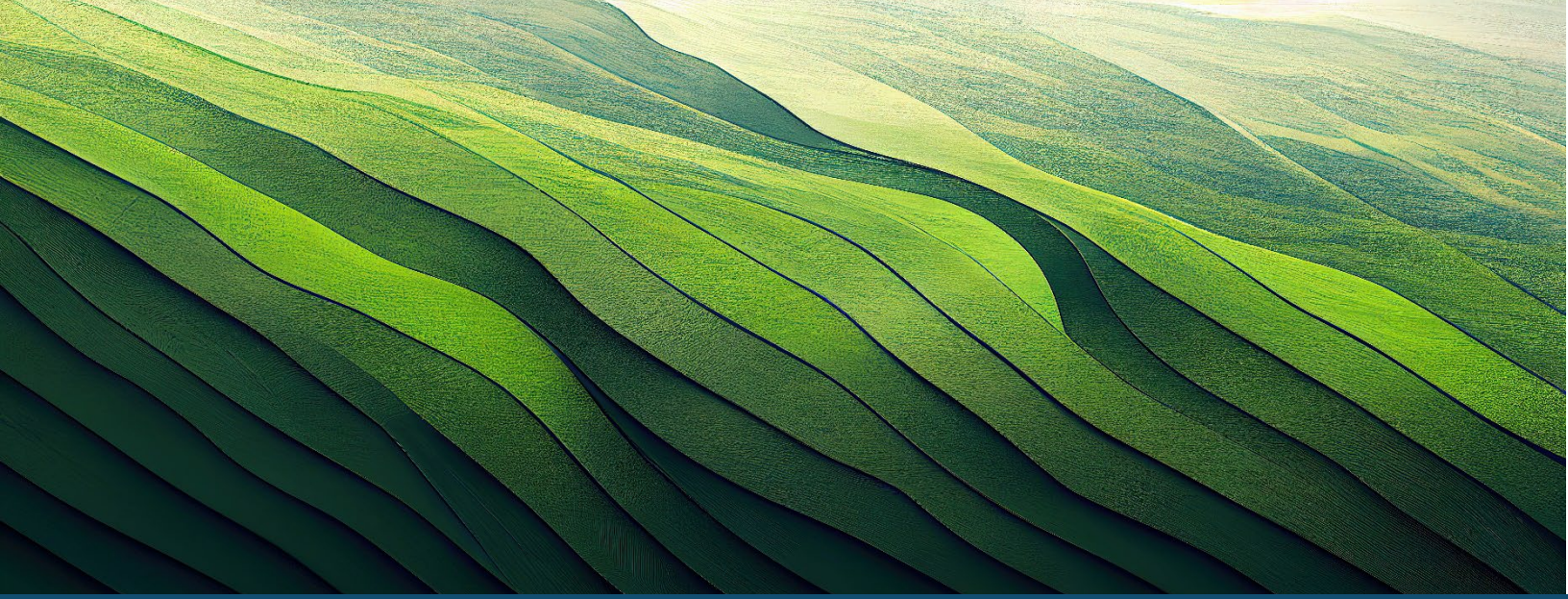
FIGURA 4: ZONAS UTILIZADAS POR EL TRANSPORTE COMPARTIDO



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

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





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

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



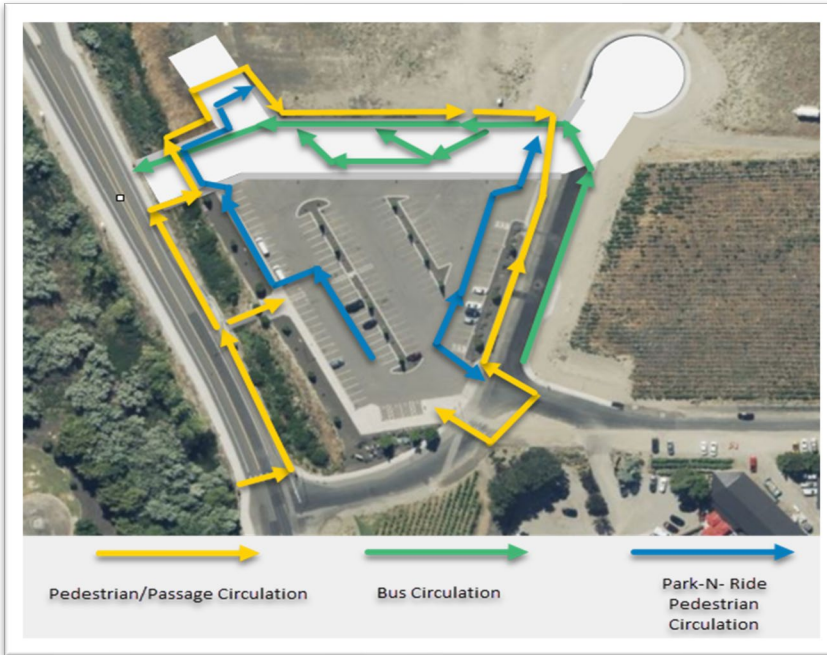
FIGURA 5: SERVICIOS DE TRÁNSITO EN TRI-CITIES

## QUEENSGATE TRANSIT CENTER

El Queensgate Transit Center, situado en Windmill Rd. en Richland, junto a la interestatal 182, servirá para mejorar la conectividad entre Kennewick, West Richland, el centro de Richland y Prosser / Benton City. Esta instalación también permitirá un futuro servicio de alta frecuencia entre la zona de Queensgate en Richland y Kennewick.

Se espera que las instalaciones de Queensgate estén operativas en el verano de 2024. Se realizarán cambios en el servicio para incorporar la nueva instalación de tránsito al sistema de rutas fijas.

FIGURA 6: CIRCULACIÓN DE QUEENSGATE



## DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

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

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

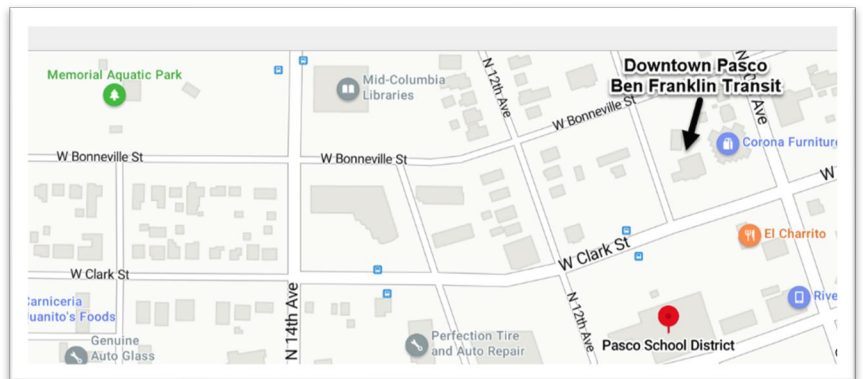


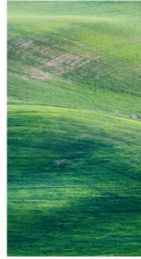
FIGURA 7: UBICACIÓN DEL DOWNTOWN PASCO TRANSIT CENTER

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



## WEST PASCO TRANSIT CENTER

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



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

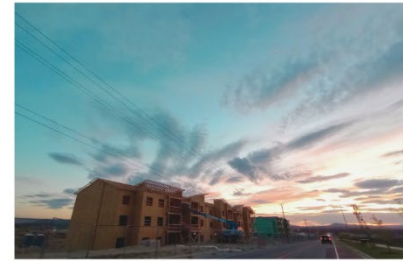
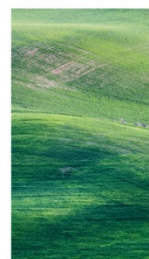


FIGURA 8: DESARROLLO Y ESCUELAS EN WEST PASCO

## FUTURAS INSTALACIONES

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

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



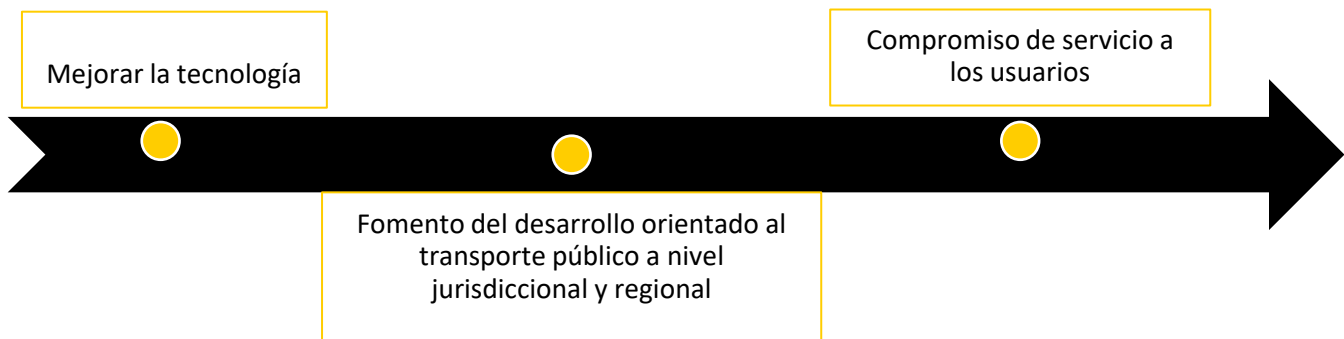
FIGURA 9: MONUMENTO CONMEMORATIVO DEL 911 EN EL COMPLEJO DEPORTIVO SOUTHRIDGE DE KENNEWICK, WA



## DESARROLLO Y USO DEL SUELO

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

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



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



## TÍTULO VI ANÁLISIS DE LA EQUIDAD DE LOS SERVICIOS

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

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

## INGRESOS

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



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

### Reducción de las horas anuales de ingresos de vehículos

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

### Increase In Annual Vehicle Revenue Hours

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

**TABLA 10: INCIDENCIA PRESUPUESTARIA ANUAL**

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

**TABLA 11: IMPACTO PRESUPUESTARIO PRORRATEADO**

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

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

## TRABAJADORES

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

### INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN

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

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

Enlace para Zoom:

<https://us06web.zoom.us/j/82659629188?pwd=cUU2a0NXZVVo3emxOOXJBQk9tUT09>

**Reunión: 826 5962 9188**      **Código de acceso: 277568**

Por teléfono: 1.253.205.0468    o    (llamada gratuita) 877.853.5247

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

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

**Reunión: 989 6217 8731**      **Código de acceso: 833979**

Por teléfono: 1.253.215.8782    o    (llamada gratuita) 888.788.0099

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



FIGURA 10: CÓDIGO QR PARA EL MAPA INTERACTIVO REMIX



## COMENTARIOS DEL PÚBLICO

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

### ❖ Jornada de puertas abiertas

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

### ❖ Comentarios sobre el mapa interactivo

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

### ❖ Comentarios enviados por correo electrónico

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



## COMENTARIOS DEL PÚBLICO (CONTINUACIÓN)

### ❖ Comentarios de la audiencia pública

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

## **Memorandum**

---

Date: November 9, 2023

To: Rachelle Glazier, General Manager

From: Kevin Sliger, Chief Planning & Development Officer

Re: Authorizing the Adoption of the 2024 Annual Service Plan & Service Equity Analysis

### **Background**

The 2024 Annual Service Plan (ASP) consists of major service change recommendations that will result in improved fixed route service through the addition of the Queensgate Transit Center. This addition will bring adjustments to several routes and increase frequency during peak periods to better serve communities in the western portion of our Public Transportation Benefit Area (PTBA). The extension of Route 67 and the addition of a shopper shuttle will improve access and address on-time performance issues. The ASP focuses on efficiency in response to BFT's Board of Directors request to make BFT's service more cost-effective. Additionally, all modes of service for BFT will be subject to a fare change per the ongoing fare study. BFT's Board of Directors will address the planned fare change in 2024. The 2024 ASP was released for public comment on October 6. The final public hearing will take place on November 9 during the Board of Directors meeting. Recommended service changes will be implemented in June 2024.

### **2024 Recommended Fixed Route Service Changes**

- Enhance connections and increase frequency for Route 10
- Improve productivity for Route 25
- Provide service to Columbia Center Mall and productive areas of Gage and Steptoe with Route 50
- Extend Route 67
- Incorporate Route 123 and 170 with Queensgate Transit Center
- Eliminate Route 110 and Tripper on Route 123s
- Other Changes
  - Identify bus schedule improvements
  - Hanford Service

### **Recommended CONNECT Service Changes**

- Preliminary airport service
- Add a point of interest (POI) to include Columbia Basin Veterans Center

### **Title VI Service Equity Analysis**

It has been determined that service changes outlined in the 2024 ASP are considered a major service change per BFT's Major Service Change Policy, thus a Title VI Service Equity Analysis was required. BFT staff conducted a Title VI Service Equity Analysis, and it was concluded that none of the recommended changes will result in a disparate impact on minority populations. A

potential disproportionate burden to low-income populations was identified through the analysis based on BFT's Disparate Impact Policy and Disproportionate Burden Policy. That said, adverse impacts are not expected due to low ridership in the impacted area. The recommended changes will result in a net increase in service for those impacted. For additional information, please refer to the 2024 ASP Title VI Service Equity Analysis appendix.

### **Public Outreach & Feedback**

BFT staff held three public open houses with optional translation service. Open houses typically do not receive much community response, but this year there was a noticeable increase in attendance and great insights were received.

The first open house in Kennewick was held on October 12 and was attended by four community members, two of whom were part of BFT's Citizen's Advisory Network (CAN). The following items were discussed and BFT staff provided further clarification:

- Transit Improvement or availability from Knight Street to Queensgate
- Request to update maps to include stops and clearly define route revisions
  - Action: Maps were updated to reflect the request and clarity
- Functionality of CONNECT and how it would assist the Veterans Facility
- Make modifications to the name Pilot Service to improve what the service is offering
  - Action: Title of section was changed from Pilot Service to preliminary airport service
- Consistency in the allowance of grocery bags and carts on fixed route
  - Action: BFT Staff will be reminding Operations and Training of consistency on the fixed route for grocery bags and further discuss allowable grocery carriers
- Project details for West Pasco Transit Center and what it would encompass and surrounding facilities
- Request to add stops on Kennewick Ave. east of Olympia

Additional comments received during the remaining public comment period will be added to the final document. To date, no route changes have been made based on comments received during the public comment period, but BFT staff did make minor modifications to the ASP. Staff will continue to review recommendations during the 2024 ASP process. Overall, there was great discussion and feedback during the public comment period. A virtual map was made available clearly defining the service changes and the community had the opportunity to provide feedback.

### **Labor & Vehicle Resources**

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

Two (2) additional buses will be needed on both weekdays and Saturdays. One (1) additional bus will be needed on Sunday. BFT staff does not anticipate the need to procure additional buses to implement the recommended service increases.

**Budget Impact – Revenue Hours:**

The 2024 ASP is anticipated to increase annual revenue hours by approximately 9,853. This equates to approximately an additional \$1.4 Million annual budgeted cost per revenue hour impact given the current average cost per revenue hour of \$150.61. All service recommendations will be implemented in June, so prorated revenue hours are expected to increase by approximately 5,293 in 2024, with a budget increase of approximately \$797,146. This increase accounts for the additional vehicles. All resource increases needed to operate the 2024 ASP recommendations will be included in the proposed 2024 Operating Budget. BFT planning staff recommends increasing the budgeted vehicle revenue hours from 223,000 (2023) to 231,000 (2024). This accounts for a 3.6% increase in revenue hours. If weekday demand increases on Route 50, the potential for 15-minute service may be warranted, which would be an annual increase of 3,200 revenue hours, 1 bus, and 2 employees. This increase along with any increase in revenue hours for the potential Hanford service will be addressed as separate board items.

**Funding**

Budgeted: Yes (pending approval of 2024 Budget)

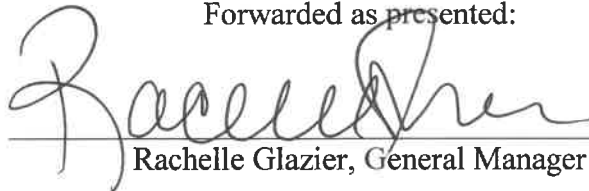
Budget Source: Operations Budget

Funding Source: Local and Federal

**Recommendation**

Authorize the General Manager to adopt the 2024 Annual Service Plan and Service Equity Analysis.

Forwarded as presented:



\_\_\_\_\_

Rachelle Glazier, General Manager



**BEN FRANKLIN TRANSIT  
RESOLUTION 50-2023**

**A RESOLUTION TO ADOPT THE 2024 ANNUAL SERVICE PLAN & IMPLEMENT  
RECOMMENDED SERVICE CHANGES AS OUTLINED IN THE DOCUMENT**

WHEREAS, Planning staff have worked with Operations, Finance, and Marketing to identify needed service changes that are intended to improve accessibility and efficiency and have incorporated the recommended changes into the 2024 Annual Service Plan;

WHEREAS, Planning staff have completed a review of the proposed 2024 operating budget and identified labor requirements for implementation of service changes outlined in the 2024 Annual Service Plan;

WHEREAS, A Title VI Service Equity Analysis was completed since there were major service changes recommended; and

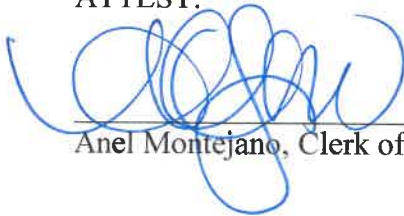
WHEREAS, Planning and Marketing staff published and advertised the Draft 2024 Annual Service Plan and incorporated public comments into the 2024 Annual Service Plan;

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

The General Manager is authorized to adopt the 2024 Annual Service Plan and implement the outlined recommendations as detailed.

APPROVED AT A REGULAR BEN FRANKLIN TRANSIT BOARD OF DIRECTORS meeting held Thursday, November 9, 2023, at 7122 W. Okanogan Place Building E, Kennewick, Washington.

ATTEST:

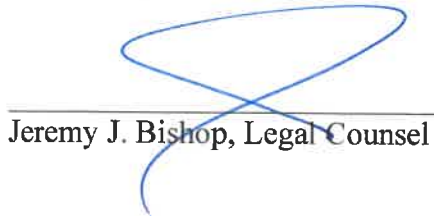


\_\_\_\_\_  
Anel Montejano, Clerk of the Board



\_\_\_\_\_  
Will McKay, Chair

APPROVED AS TO FORM BY:



\_\_\_\_\_  
Jeremy J. Bishop, Legal Counsel

# 2024 TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS



BEN FRANKLIN  
TRANSIT

## Queensgate Integration Related Service Changes & Route 67 Extension

BFT operates its programs without regard to race, color, and national origin. To receive additional information on BFT's discrimination obligations, including our complaint procedures, please contact BFT's Title VI Coordinator at 509.734.5107.

BFT opera sus programas sin tener en cuenta la raza, el color y el origen nacional. Para recibir información adicional sobre las obligaciones de BFT en materia de discriminación, incluidos nuestros procedimientos de denuncia, póngase en contacto con el Coordinador del Título VI de BFT en el 509.734.5107.

## TABLE OF CONTENTS

EXECUTIVE SUMMARY .....	1
BFT MAJOR SERVICE CHANGE POLICIES.....	2
Major Service Change Policy.....	2
Disparate Impact Policy .....	2
Disproportionate Burden Policy.....	2
SERVICE AREA DEMOGRAPHIC OVERVIEW .....	3
ELIMINATION OF ROUTE 110 AND ROUTE NAME CHANGE TO ROUTE 10.....	5
Recommended Route 10 & 110 Service Change Profile.....	5
ROUTE 25 REALIGNMENT OVERVIEW.....	8
Recommended Route 25 Service Change Profile .....	8
ROUTE 50 SHOPPER SHUTTLE OVERVIEW .....	11
Recommended Route 50 Shopper Shuttle Service Change Profile .....	11
ROUTE 67 EXTENSION OVERVIEW .....	14
Recommended Route 67 Service Change Profile .....	14
ROUTE 170 EXTENSION & FREQUENCY INCREASE OVERVIEW .....	17
Recommended Route 170 Service Change Profile .....	17
RECOMMENDED MINOR SERVICE CHANGES.....	22
2024 ASP TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS RESULTS .....	22
Service Equity Analysis Methodology .....	23
Route 10/110 Service Equity Analysis (June 2024).....	24
Route 25 Realignment Service Equity Analysis (June 2024) .....	25
Route 50 Shopper Shuttle Service Equity Analysis (June 2024).....	26
Route 67 Extension Service Equity Analysis (June 2024).....	27
Route 170 Extension & Frequency Increase Service Equity Analysis (June 2024).....	28
SERVICE EQUITY ANALYSIS SUMMARY .....	29
Mitigation Efforts.....	30
PUBLIC OUTREACH & COMMENTS .....	30
Outreach Initiatives.....	30
Public Feedback .....	31

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

## TABLES

Table 1: Route 10 Demographic Breakdown .....	5
Table 2: Route 10 Frequency .....	5
Table 3: Route 10 Service Span Changes .....	5
Table 4: Route 25 Demographic Breakdown .....	8
Table 5: Route 25 Frequency .....	8
Table 6: Route 25 Service Span Changes (No Changes).....	8
Table 7: Route 50 Demographic Breakdown .....	11
Table 8: Route 50 Frequency (New Service).....	11
Table 9: Route 50 Service Span Changes (New Service).....	11
Table 10: Route 67 Demographic Breakdown .....	14
Table 11: Route 67 Frequency (No Changes).....	14
Table 12: Route 67 Service Span Changes (No Changes).....	14
Table 13: Route 170 Demographic Breakdown .....	17
Table 14: Route 170 Frequency .....	17
Table 15: Route 170 Service Span Changes .....	17
Table 16: Route 10/110 Equity Analysis Data.....	24
Table 17: Route 25 Equity Analysis Data.....	25
Table 18: Route 50 Equity Analysis Data (New Route) .....	26
Table 19: Route 67 Equity Analysis Data.....	27
Table 20: Route 170 Equity Analysis Data .....	28
Table 21: Service Equity Analysis Results.....	29
Table 22: Disparate Impact & Disproportionate Burden Determination .....	29
Table 23: Interactive Map Comments .....	33

## FIGURES

Figure 1: Public Transit Benefit Area Minority Population Percentage .....	3
Figure 2: Public Transit Benefit Area Low-Income Population Percentage .....	3

## MAPS

Map 1: PTBA Block Groups with Minority & Low-Income Populations Over Area Average (Title VI Program) .....	4
Map 2: Route 110 Elimination, Route 10 & 50 Implementation (Minority ¼ Mile Buffer) .....	6
Map 3: Route 110 Elimination, Route 10 & 50 Implementation (Low-Income ¼ Mile Buffer) .....	7
Map 4: Route 25 Realignment (Minority ¼ Mile Buffer) .....	9
Map 5: Route 25 Realignment (Low-Income ¼ Mile Buffer) .....	10
Map 6: Shopper Shuttle Route 50 Implementation (Minority ¼ Mile Buffer).....	12
Map 7: Shopper Shuttle Route 50 Implementation (Low-Income ¼ Mile Buffer).....	13
Map 8: Route 67 Extension (Minority ¼ Mile Buffer) .....	15
Map 9: Route 67 Extension (Low-Income ¼ Mile Buffer) .....	16
Map 10: Route 170 Extension Benton City & Richland (Minority ¼ Mile Buffer).....	18
Map 11: Route 170 Extension Benton City & Richland (Low-Income ¼ Mile Buffer).....	19
Map 12: Route 170 Extension Prosser (Minority ¼ Mile Buffer) .....	20
Map 13: Route 170 Extension Prosser (Low-Income ¼ Mile Buffer) .....	21



## APPENDICES

APPENDIX A - Resolution 26-2014 – PLN-113 Public Involvement Policy



## EXECUTIVE SUMMARY

Per the stipulations outlined in Federal Transit Administration (FTA) Circular 4702.1B §4, Chap.4-10, Ben Franklin Transit (BFT) will prepare a Title VI service equity analysis, where applicable, of all major service and fare changes using current FTA guidance. This documentation will be submitted to FTA as well as kept on file at BFT. The analysis will evaluate the proposed changes and their impacts on minority and low-income populations within the BFT service area. The outline will include methods of outreach and public involvement strategies. BFT will also include activities utilized throughout the decision-making process to involve and inform minority, low-income, and limited English-speaking populations.

BFT staff are proposing several fixed-route service changes in the 2024 Annual Service Plan (ASP) that will qualify as a major service change per BFT's Major Service Change Policy. BFT defines a major service change as "any change in service on any individual route that would add or eliminate more than 20% of the route revenue miles or route revenue hours." These service changes include the implementation of Route 10, the realignment of Route 25, the implementation of a "Shopper Shuttle" (Route 50), the realignment and extension of Route 67, the elimination of Route 110, and the realignment and peak frequency increases on Route 170. As proposed, the service changes will result in more than a 20% change in revenue hours and revenue miles/coverage area. A Title VI service equity analysis will be completed to understand the impacts of these changes and mitigate against any identified potential adverse effects. That said, the recommended service changes would result in an increase in service for all areas impacted, apart from the affluent Hills West neighborhood in South Richland and sections of Sandifur Parkway in Pasco, which already has adequate service via Route 225 that will remain unchanged.

Additionally, BFT is proposing a minor realignment of Route 123 to serve the newly constructed Queensgate Transit Center and the discontinuation of the 123s supplemental tripper due to low productivity. These changes are not considered major and were not included in this Title VI service equity analysis. Minor schedule adherence improvements may also be made on other routes if warranted.

Upon further analysis, it was concluded that none of the recommended changes will result in a disparate impact to minority populations or disproportionate burden to low-income populations based on BFT's Disparate Impact Policy and Disproportionate Burden Policy. Adverse impacts are not expected, and the recommended changes will result in a net increase in service for those impacted.

For additional clarification and detail as to how BFT operates its programs without regard to race, color, national origin, refer to BFT's 2022 Title VI Program and Language Assistance Plan, which can be found at <https://www.bft.org/civil-rights/>.

## BFT MAJOR SERVICE CHANGE POLICIES

Title VI service and fare equity analyses will be conducted when proposed service changes constitute a major service change and exceed the quantitative threshold outlined in BFT's Major Service Change, Disproportionate Burden and Discriminatory Impact policies, which were updated by the BFT Board of Directors via Resolution 26-2014 (Appendix B PLN-113). Additional changes to the Disproportionate Burden and Discriminatory Impact Policy were made via the BFT Board of Directors' adoption of Resolution 47-2022 (Appendix A Title VI Program Update) detailed below.

### MAJOR SERVICE CHANGE POLICY

A major service change is defined as any change in service on any individual route that would **add or eliminate more than 20%** of the route revenue miles or route revenue hours. All major service changes will be subject to an equity analysis which includes an analysis of adverse effects. An adverse effect is defined as a geographical or time-based reduction in service which includes but is not limited to a span of service changes, frequency changes, route segment elimination, re-routing, or route elimination.

### DISPARATE IMPACT POLICY

The purpose of this policy is to establish a threshold that identifies when adverse effects of a major service change or any fare change disproportionately affect members of a group identified by race, color, or national origin.

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a minority population **to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more** than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact.

### DISPROPORTIONATE BURDEN POLICY

The purpose of this policy is to establish a threshold that identifies when the adverse effects of a major service change or any fare change disproportionately affect low-income populations.

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to **receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more** than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

A disproportionate burden on routes with either span of service changes and/or frequency changes will be determined by analyzing all routes with such changes together. The disproportionate burden on routes with segment elimination, re-routing, or route elimination will be determined on a route-by-route basis.

## SERVICE AREA DEMOGRAPHIC OVERVIEW

BFT provides public transportation services in Washington State across a 618-square mile Public Transit Benefit Area (PTBA) within Benton and Franklin counties. The PTBA includes the municipalities of Kennewick, Pasco, Richland, West Richland, Benton City, Prosser, and pockets of unincorporated areas in Benton and Franklin County. BFT's operation is accounted for under a single enterprise fund, which uses the same accrual accounting method as a private enterprise. BFT has no sub-recipients and does not pass FTA funds through to sub-recipients.

The estimated population of BFT's PTBA is 284,494 as of 2023 (WA State Office of Financial Management). BFT's PTBA and surrounding areas consist of a diverse population of which 40.4% identify as a minority and 12.1% of the population has a household income at or below the federal poverty line (Figures 1 & 2).

Figure 1: Public Transit Benefit Area Minority Population Percentage

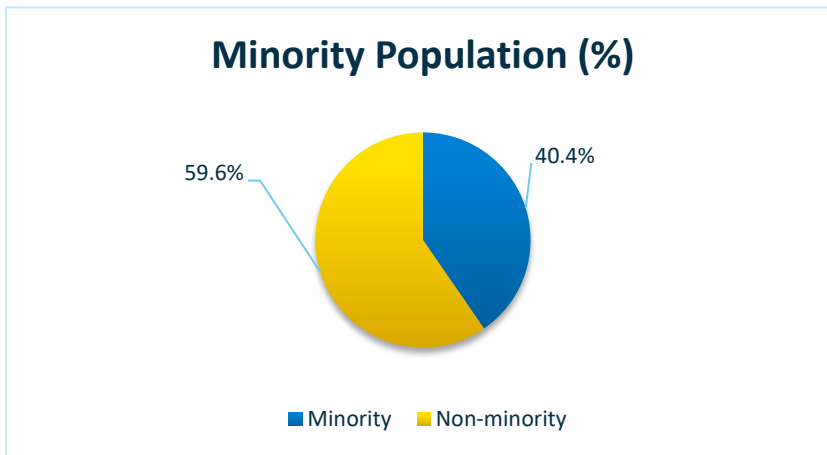
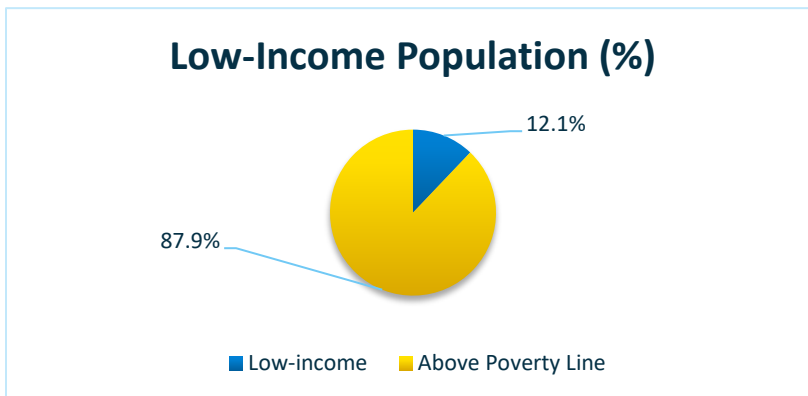


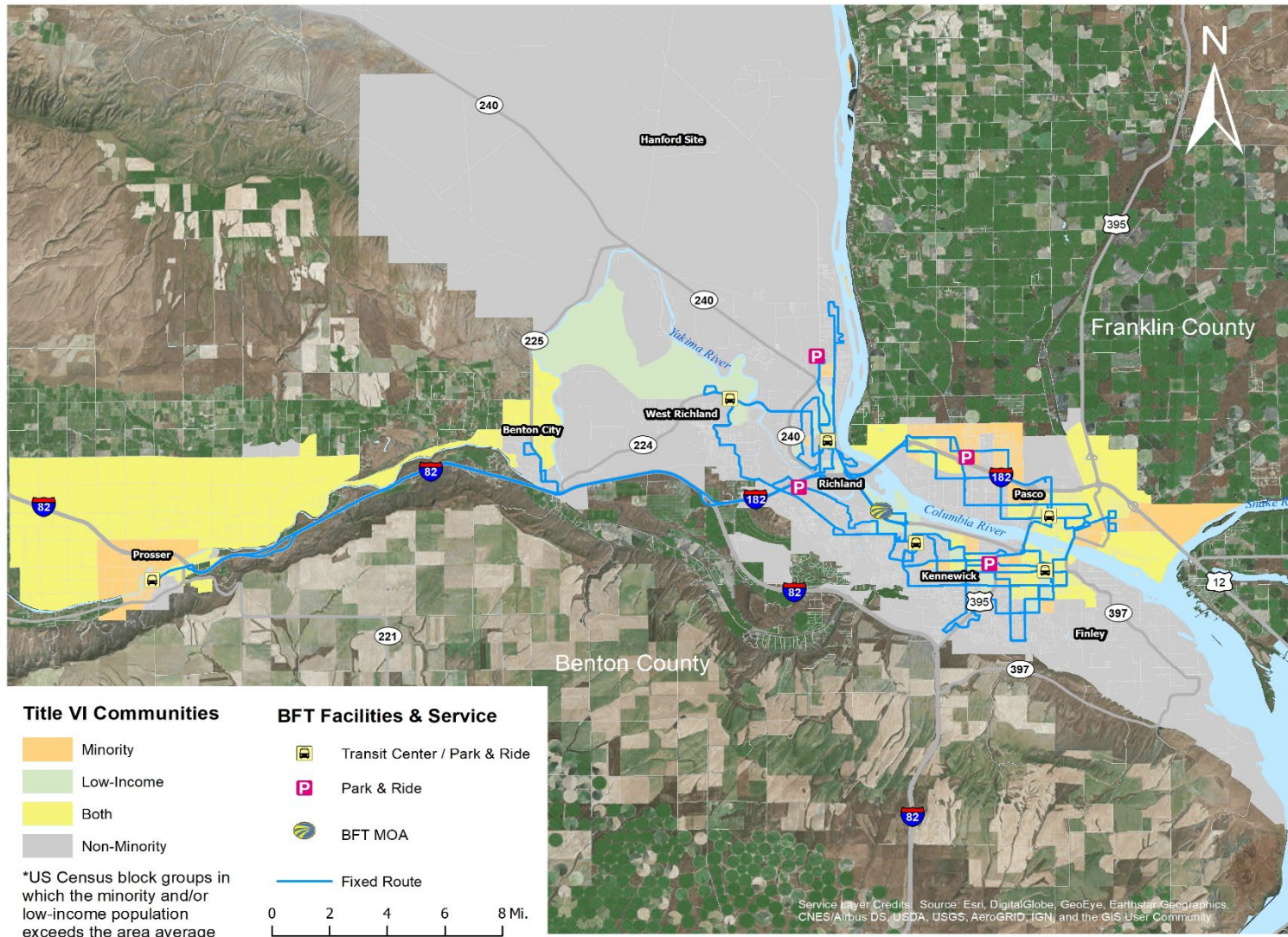
Figure 2: Public Transit Benefit Area Low-Income Population Percentage



Source: U.S. Census Bureau, 2017-2021 American Community Survey 5-Year Estimates



Map 1: PTBA Block Groups with Minority & Low-Income Populations Over Area Average (Title VI Program)



Source: U.S. Census Bureau, 2012-2016 American Community Survey 5-Year Estimate

# ELIMINATION OF ROUTE 110 AND ROUTE NAME CHANGE TO ROUTE 10

## RECOMMENDED ROUTE 10 & 110 SERVICE CHANGE PROFILE

- ❖ Routing
  - Eliminate eastern leg which currently does not serve the mall due to low productivity
    - Least productive local route in fixed route system
  - Maintain the current Route 110 coverage area in West Richland
- ❖ Frequency improvements
  - 30-minute peak service on weekdays between Queensgate and West Richland Transit Centers
  - 60-minute service on Saturday
- ❖ Connectivity Improvements
  - Synchronize with Route 123 and 170 at Queensgate
  - More frequent connections with Route 20 at West Richland Transit Center
- ❖ Potential Adverse Impacts on Title VI populations
  - Minority - no disproportionate burdens anticipated
    - Changes borne by minorities are 16.5% below the threshold BFT stipulates
  - Low-income – no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 8.2% below the threshold BFT stipulates
- ❖ No disparate impacts (minority) or disproportionate burdens (low-income) are expected.
- ❖ Elimination and improvements planned for June 2024

**Table 1: Route 10 Demographic Breakdown**

	Current Route 110	Recommended Route 10*
<b>Total</b>	16,200	6,700
<b>Minority %</b>	23%	20%
<b>Low-Income%</b>	3%	3%

\*Route 50 will cover productive areas of the eastern section of Route 110 that will be eliminated

## ROUTE 10 ADDITION IMPACTS

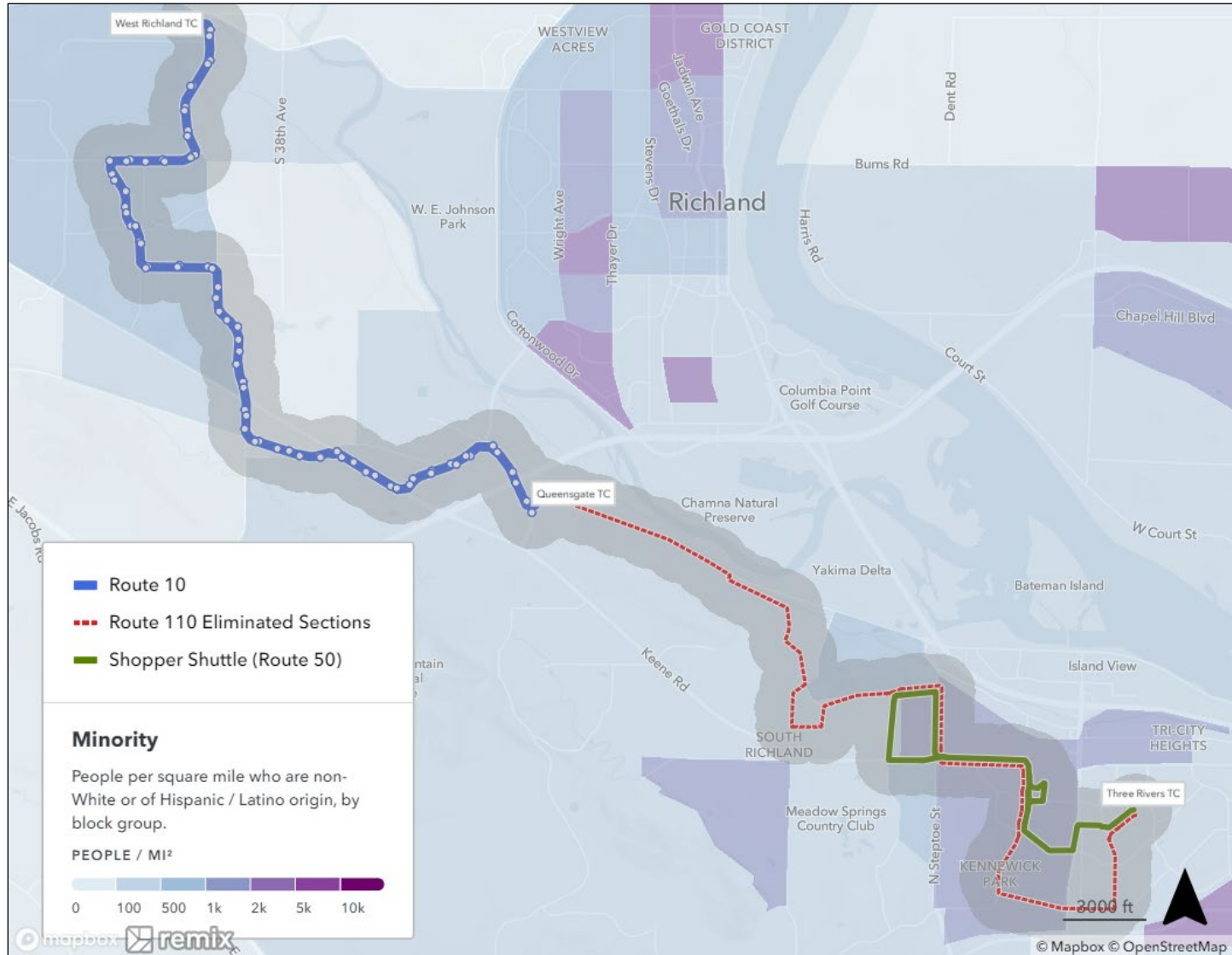
**Table 2: Route 10 Frequency**

	Weekdays		Saturday		Sunday
	6:15 AM – 8:15 PM	8:15 PM – 10 PM	6:45 AM – 8:15 PM	8:15 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Route 10</b>	30 (Peak) 60 (Off-Peak)	No Service	60	No Service	No Service

**Table 3: Route 10 Service Span Changes**

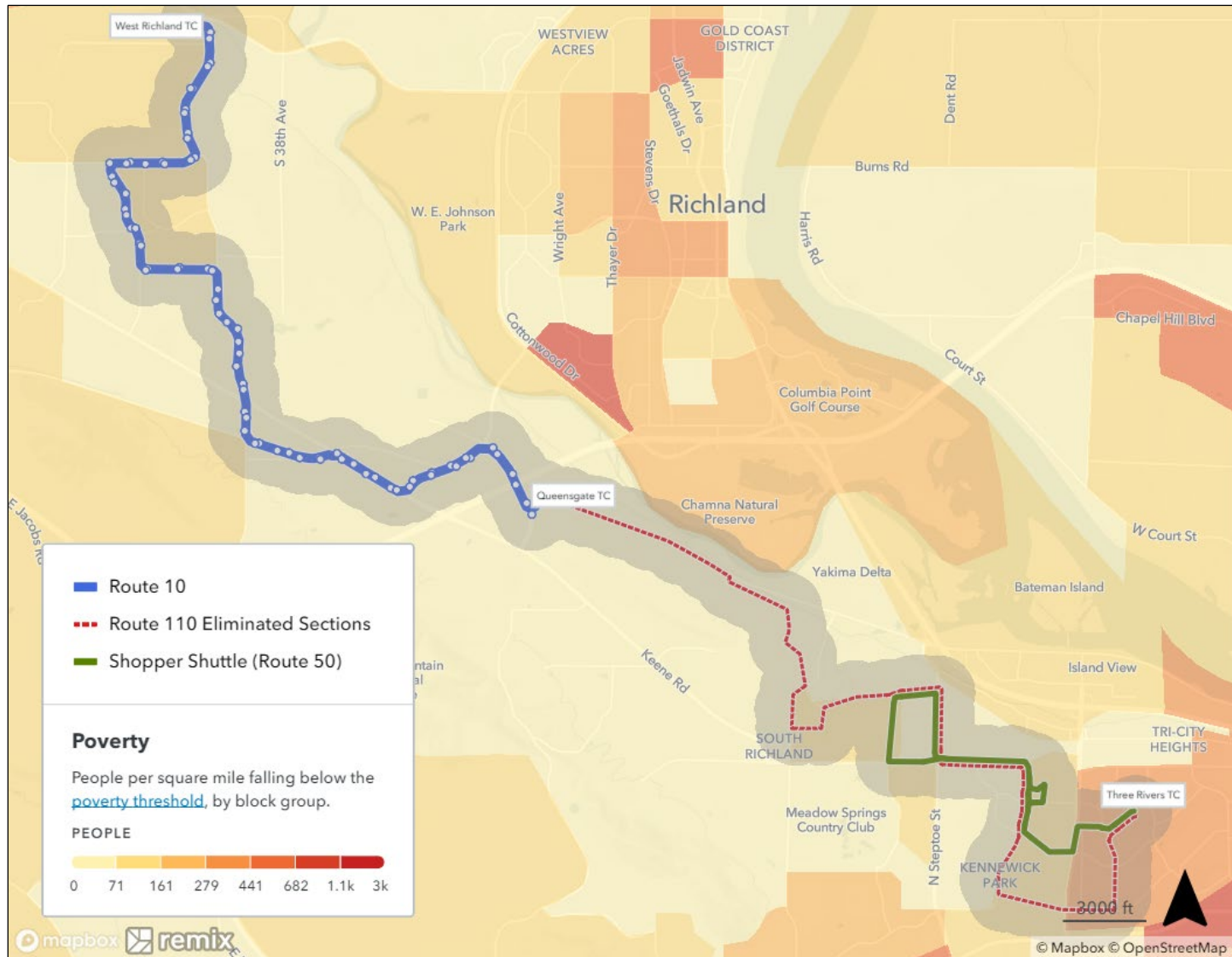
	Weekdays	Saturday	Sunday
<b>Route 10</b>	6:15 AM – 8:30 PM	6:45 AM – 8:30 PM	No Service

Map 2: Route 110 Elimination, Route 10 & 50 Implementation (Minority ¼ Mile Buffer)





Map 3: Route 110 Elimination, Route 10 & 50 Implementation (Low-Income ¼ Mile Buffer)





## ROUTE 25 REALIGNMENT OVERVIEW

### RECOMMENDED ROUTE 25 SERVICE CHANGE PROFILE

- ❖ Add service to southern sections of Wellsian Way
- ❖ Eliminate sections of Cottonwood Drive that are unproductive, use SR 240 to access Duportail St.
- ❖ No service span change
- ❖ Considered major service change based on the increase in hours and miles
- ❖ Potential Adverse Impacts on Title VI populations
  - Minority - no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 14.6% above the threshold BFT stipulates
  - Low-income – possible disproportionate burdens and mitigation needed
    - Changes borne by minorities are 27.9% above the threshold BFT stipulates
- ❖ No disparate impacts (minority) are expected, but a potential disproportionate burden (low-income) has been identified.
- ❖ June 2024 implementation

Table 4: Route 25 Demographic Breakdown

	Current Route 25	Recommended Route 25
<b>Total</b>	12,700	11,700
<b>Minority %</b>	28%	25%
<b>Low-Income%</b>	16%	14%

## ROUTE 25 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

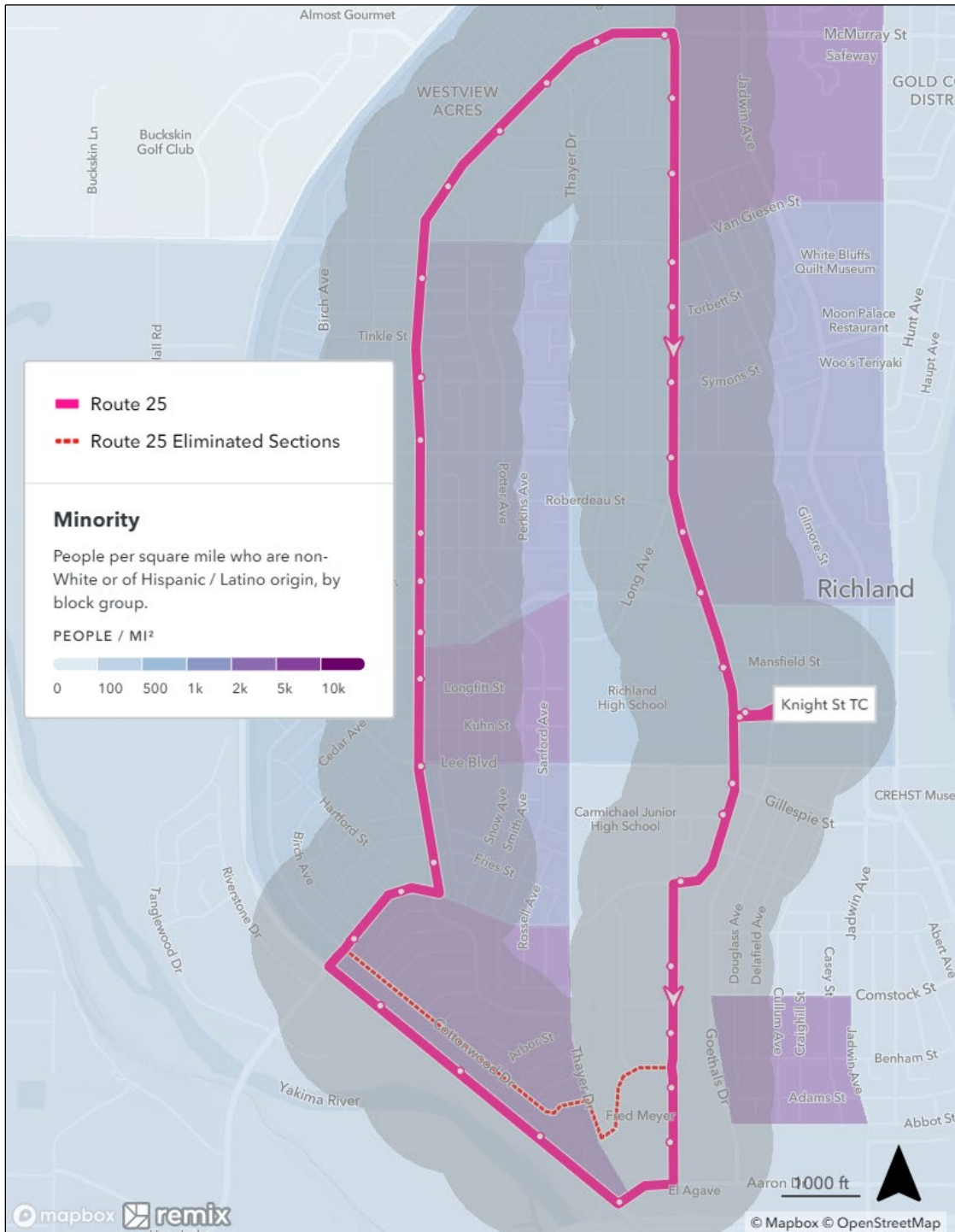
Table 5: Route 25 Frequency

	Weekdays		7 AM – 7 PM	Saturdays	Sunday
	6 AM – 8 PM	8 PM – 10 PM		7 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Route 25</b>	30	No Service	30	No Service	No Service

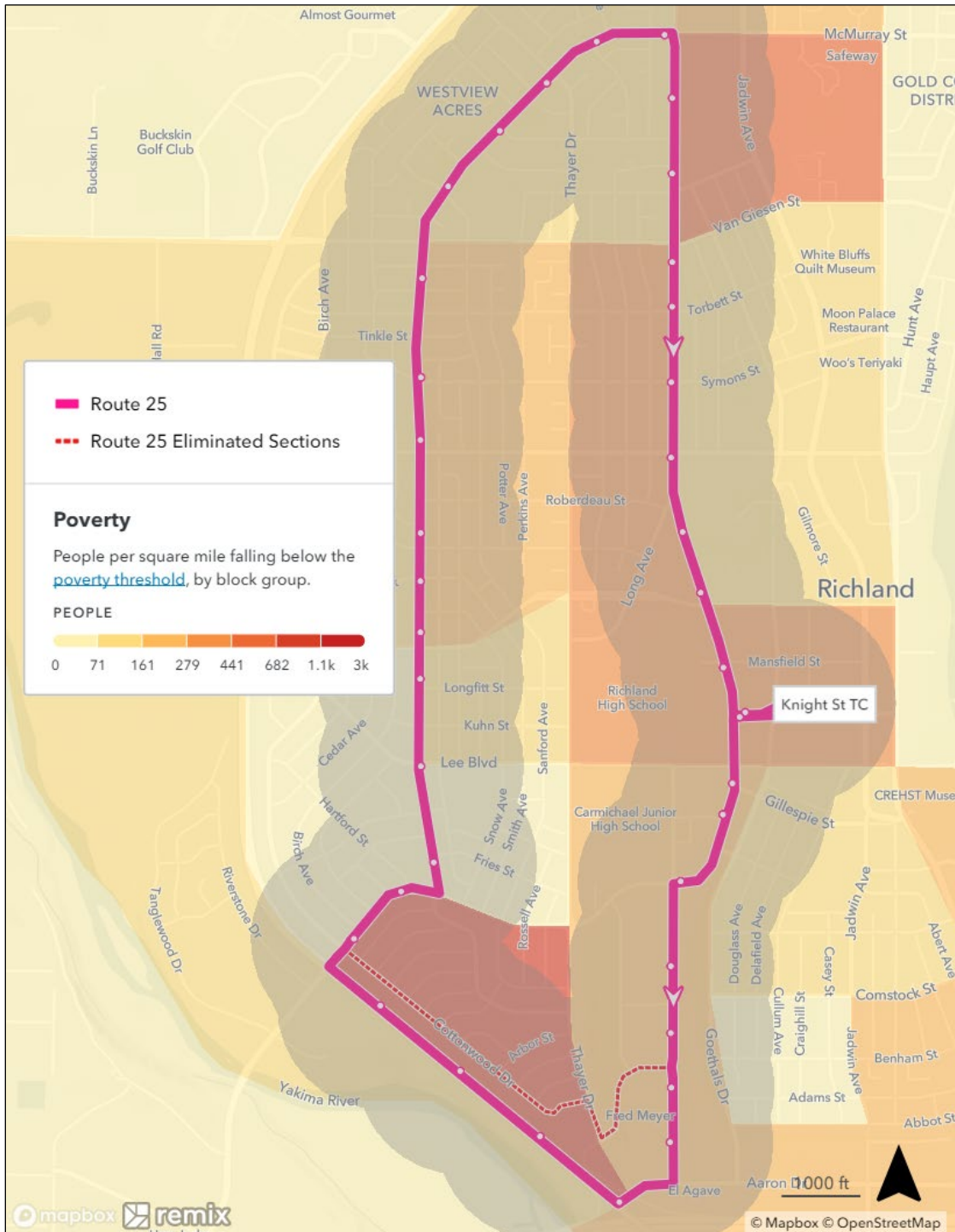
Table 6: Route 25 Service Span Changes (No Changes)

	Weekday	Saturday	Sunday
<b>Route 25</b>	6:00 AM – 8:00 PM	7:00 AM – 7:00 PM	No Service

Map 4: Route 25 Realignment (Minority ¼ Mile Buffer)



Map 5: Route 25 Realignment (Low-Income ¼ Mile Buffer)



## ROUTE 50 SHOPPER SHUTTLE OVERVIEW

### RECOMMENDED ROUTE 50 SHOPPER SHUTTLE SERVICE CHANGE PROFILE

- ❖ Circulating route that serves the Columbia Center commercial area via Three Rivers Transit Center. Will be marketed as “Shopper Shuttle”
- ❖ Provides direct service to the mall via a new alignment through the Columbia Center Mall parking lot
- ❖ 30-minute service on weekdays, 15-minute service on Saturdays
- ❖ Provides coverage in productive areas of the eliminated Route 110 along Gage Blvd. and Steptoe St.
- ❖ Establishes new service along Grandridge Blvd.
- ❖ Considered major service change due to the fact it is new service
- ❖ Potential Adverse Impacts on Title VI populations
  - Minority - no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 14.4% less than the threshold BFT stipulates
  - Low-income – no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 7.7% less than the threshold BFT stipulates
- ❖ No disparate impacts (minority) or disproportionate burdens (low-income) expected
- ❖ June 2024 implementation date if the infrastructure is in place

Table 7: Route 50 Demographic Breakdown

Recommended Route 50	
<b>Total</b>	5,800
<b>Minority %</b>	26%
<b>Low-Income%</b>	4%

## ROUTE 50 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

Table 8: Route 50 Frequency (New Service)

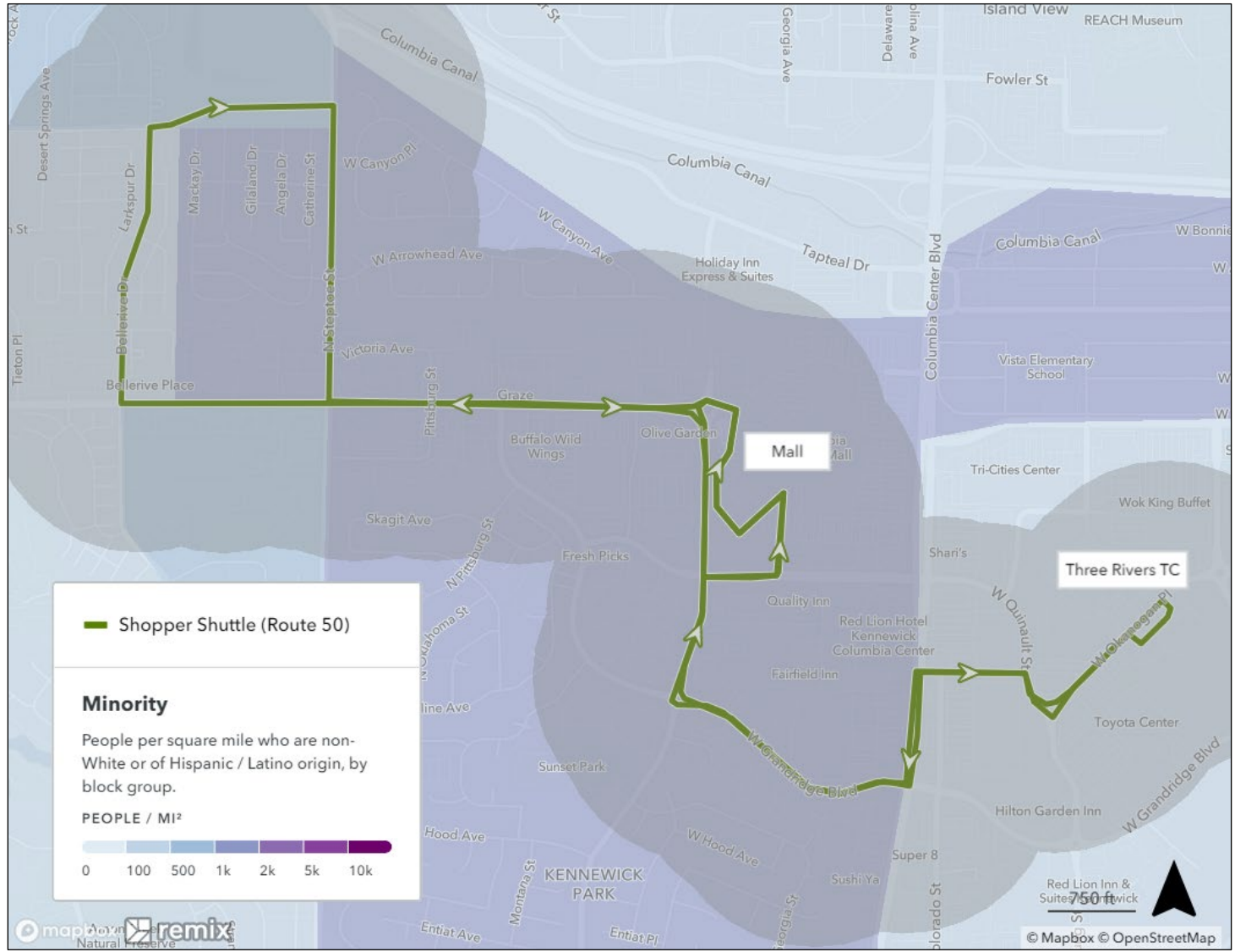
	Weekdays		Saturdays		Sunday
	8 AM – 8:30 PM	8: 30 PM – 10 PM	7 AM – 8:30 PM	8:30 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Route 50</b>	30	No Service	15	No Service	No Service

Table 9: Route 50 Service Span Changes (New Service)

	Weekday	Saturday	Sunday
<b>Route 50</b>	8:00 AM – 8:54 PM	8:00 AM – 8:54 PM	No Service



Map 6: Shopper Shuttle Route 50 Implementation (Minority ¼ Mile Buffer)





## ROUTE 67 EXTENSION OVERVIEW

### RECOMMENDED ROUTE 67 SERVICE CHANGE PROFILE

- ❖ Realignment and extension of Route 67 to serve Burns Rd and provide direct service to Chiawana High School, Reynolds Middle School, and McLoughlin Middle School via Rd 84
- ❖ Provides coverage to newly developing areas of Pasco
- ❖ 30-minute service on weekdays and Saturdays
- ❖ Considered major service change due to change in revenue miles and hours
- ❖ Potential Adverse Impacts on Title VI populations
  - Minority - no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 9.8% more than the threshold BFT stipulates
  - Low-income – no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 0.8% more than the threshold BFT stipulates
- ❖ No disparate impacts (minority) or disproportionate burdens (low-income) expected
- ❖ June 2024 implementation date if the infrastructure is in place

Table 10: Route 67 Demographic Breakdown

	Current Route 67	Recommended Route 67
<b>Total</b>	12,500	17,000
<b>Minority %</b>	59%	57%
<b>Low-Income%</b>	16%	15%

## ROUTE 67 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

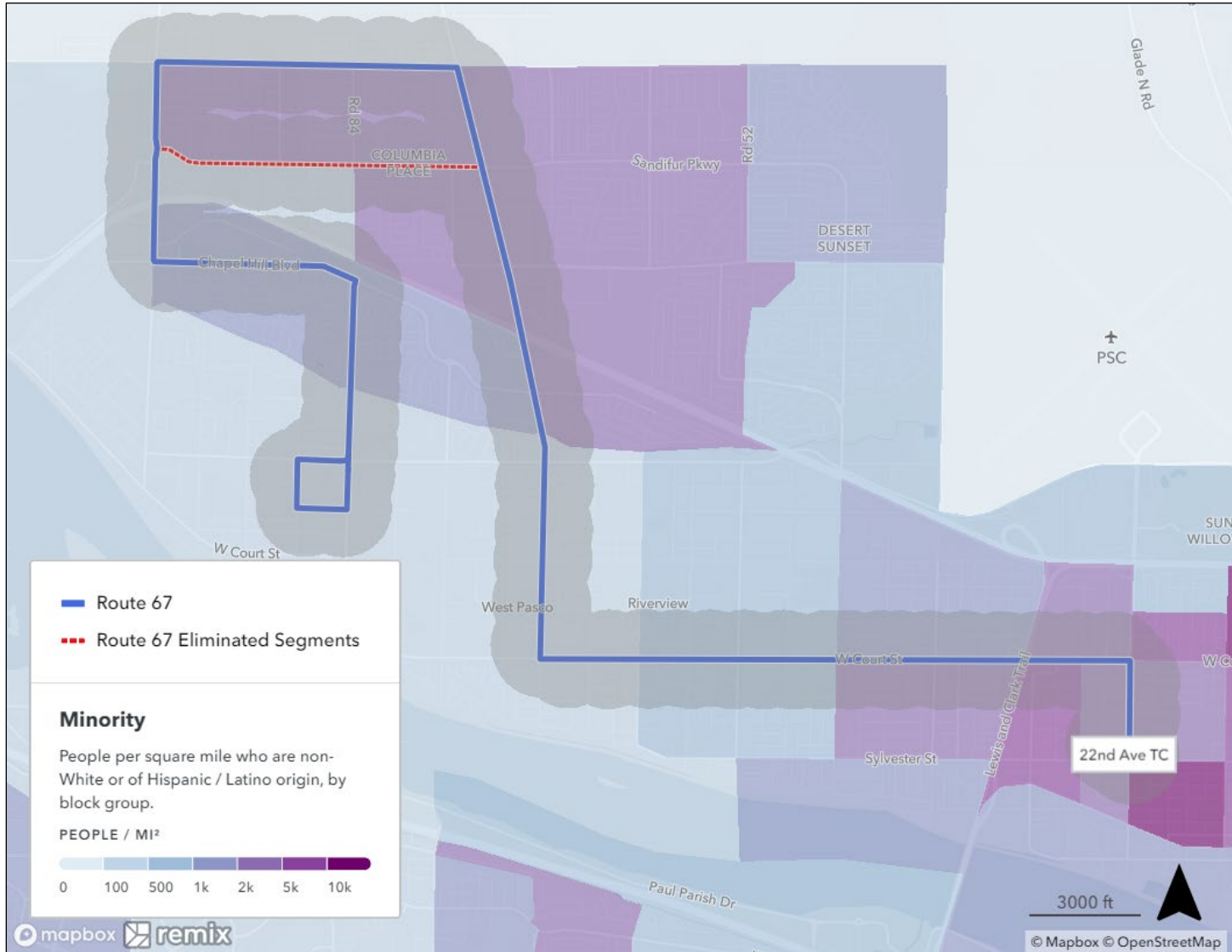
Table 11: Route 67 Frequency (No Changes)

	Weekdays		Saturdays		Sunday
	6 AM – 8 PM	8 PM – 10 PM	7 AM – 7 PM	7 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Route 67</b>	30	30	30	30	No Service

Table 12: Route 67 Service Span Changes (No Changes)

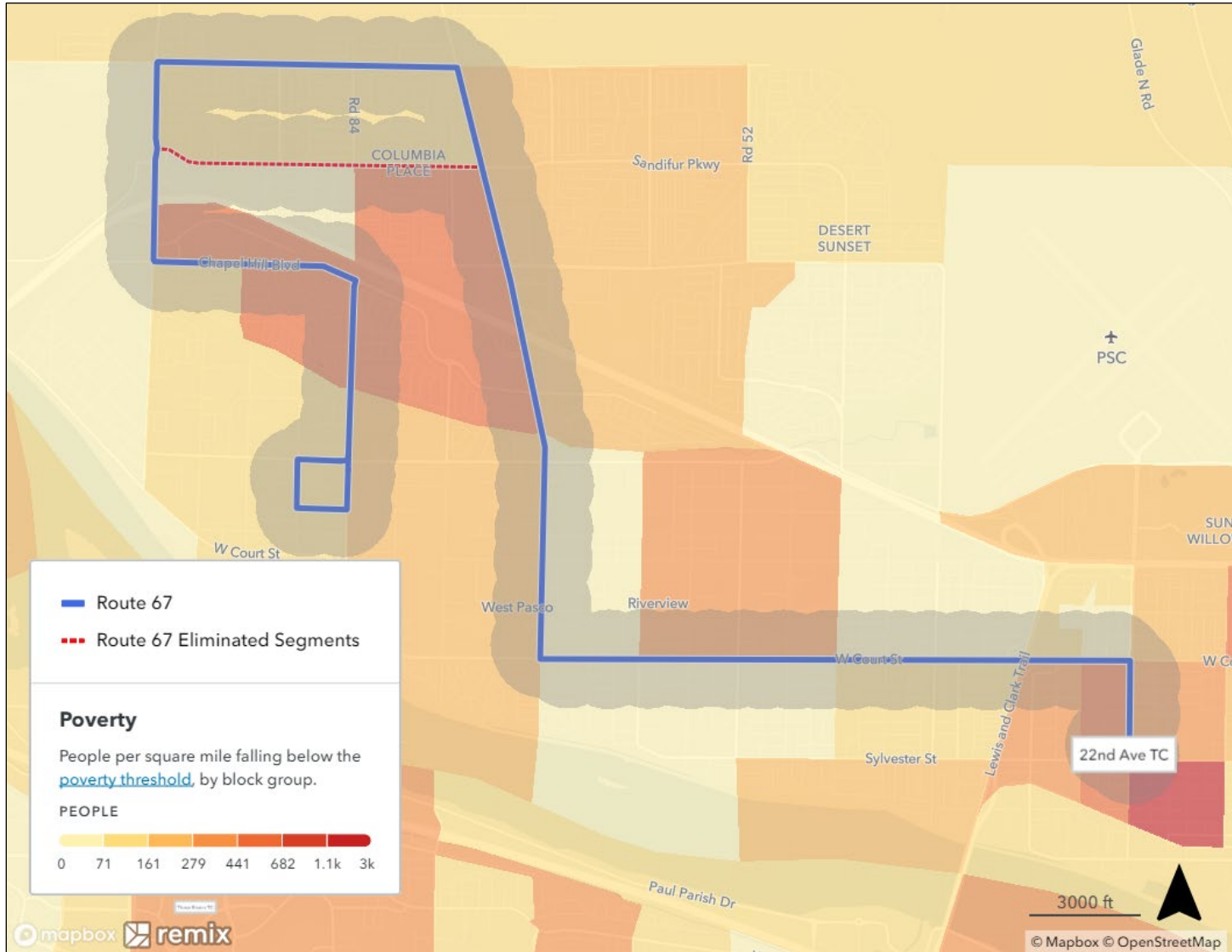
	Weekday	Saturday	Sunday
<b>Route 67</b>	6:00 AM – 10:00PM	7:00 AM – 10:00PM	No Service

Map 8: Route 67 Extension (Minority ¼ Mile Buffer)





Map 9: Route 67 Extension (Low-Income ¼ Mile Buffer)



## ROUTE 170 EXTENSION & FREQUENCY INCREASE OVERVIEW

### RECOMMENDED ROUTE 170 SERVICE CHANGE PROFILE

- ❖ Realignment of Route 170 to provide service to Benton City and Prosser via the Queensgate Transit Center
- ❖ Removal of service to Knight Street Transit Center on Wellsian Way in Richland
- ❖ Realignment of Route 170 through Benton City to provide bi-direction service on 9<sup>th</sup> St. and eliminate service on 7<sup>th</sup> St.
- ❖ Realignment through Prosser to provide improved local service to the area’s schools, Downtown Prosser, and the northern commercial area adjacent to Merlot Dr.
- ❖ 60-minute service during peaks on weekdays
- ❖ 120-minute service on Saturdays
- ❖ Considered major service change due to change in revenue miles and hours
- ❖ Potential Adverse Impacts on Title VI populations
  - Minority - no disproportionate burdens expected
    - Changes borne by minorities are 5% less than the threshold BFT stipulates
  - Low-income – no disproportionate burdens anticipated
    - Changes borne by minorities are 11.4% less than the threshold BFT stipulates
- ❖ No disparate impacts (minority) or disproportionate burdens (low-income) expected
- ❖ June 2024 implementation date if the infrastructure is in place

Table 13: Route 170 Demographic Breakdown

	Current Route 170	Recommended Route 170
<b>Total</b>	5,100	5,600
<b>Minority %</b>	38%	37%
<b>Low-Income%</b>	20%	12%

### ROUTE 170 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

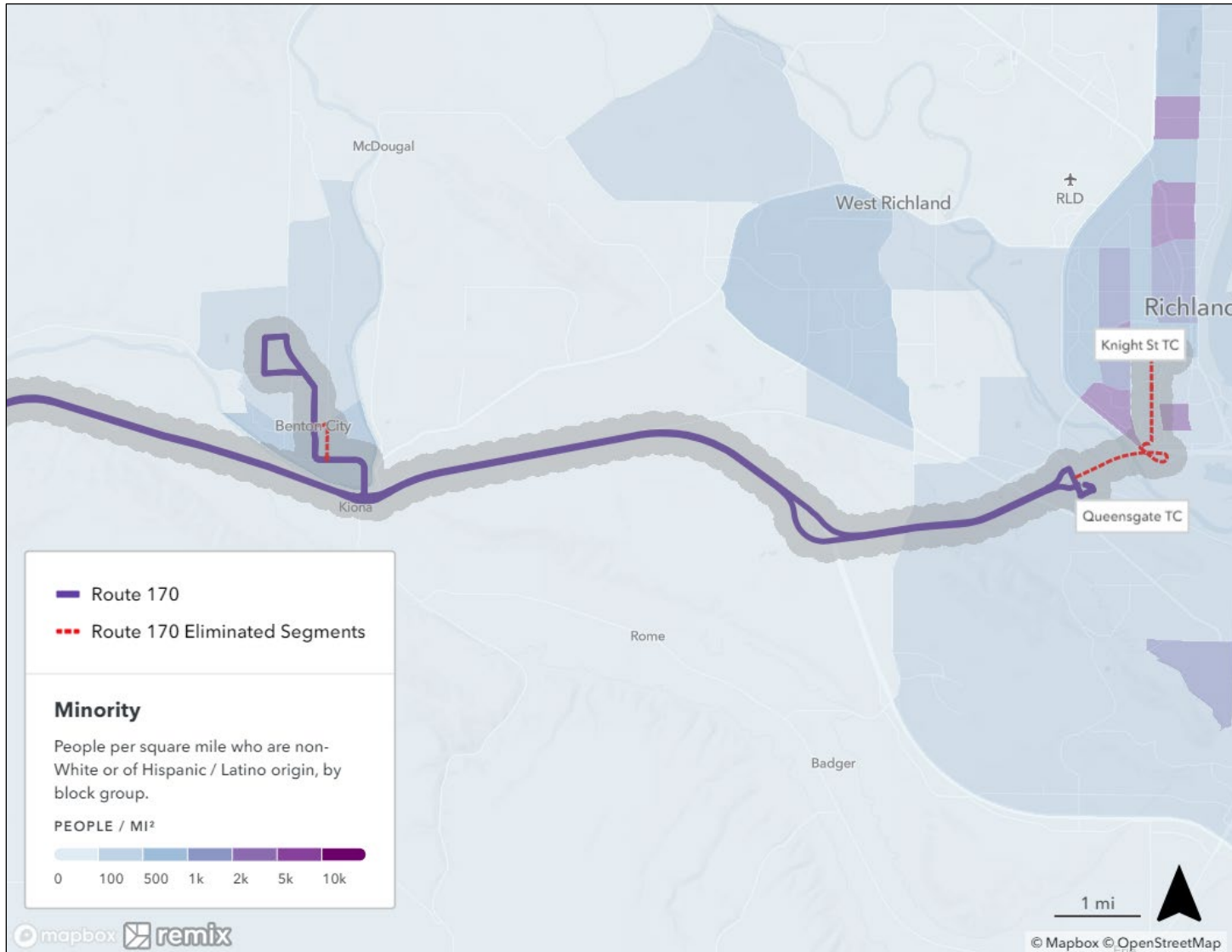
Table 14: Route 170 Frequency

	Weekdays		Saturdays		Sunday
	5 AM – 6 PM	6 PM – 9:30 PM	7 AM – 8 PM	8 PM – 9:30 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Route 170</b>	60 (Peak) 120 (Off-Peak)	120	120	No Service	No Service

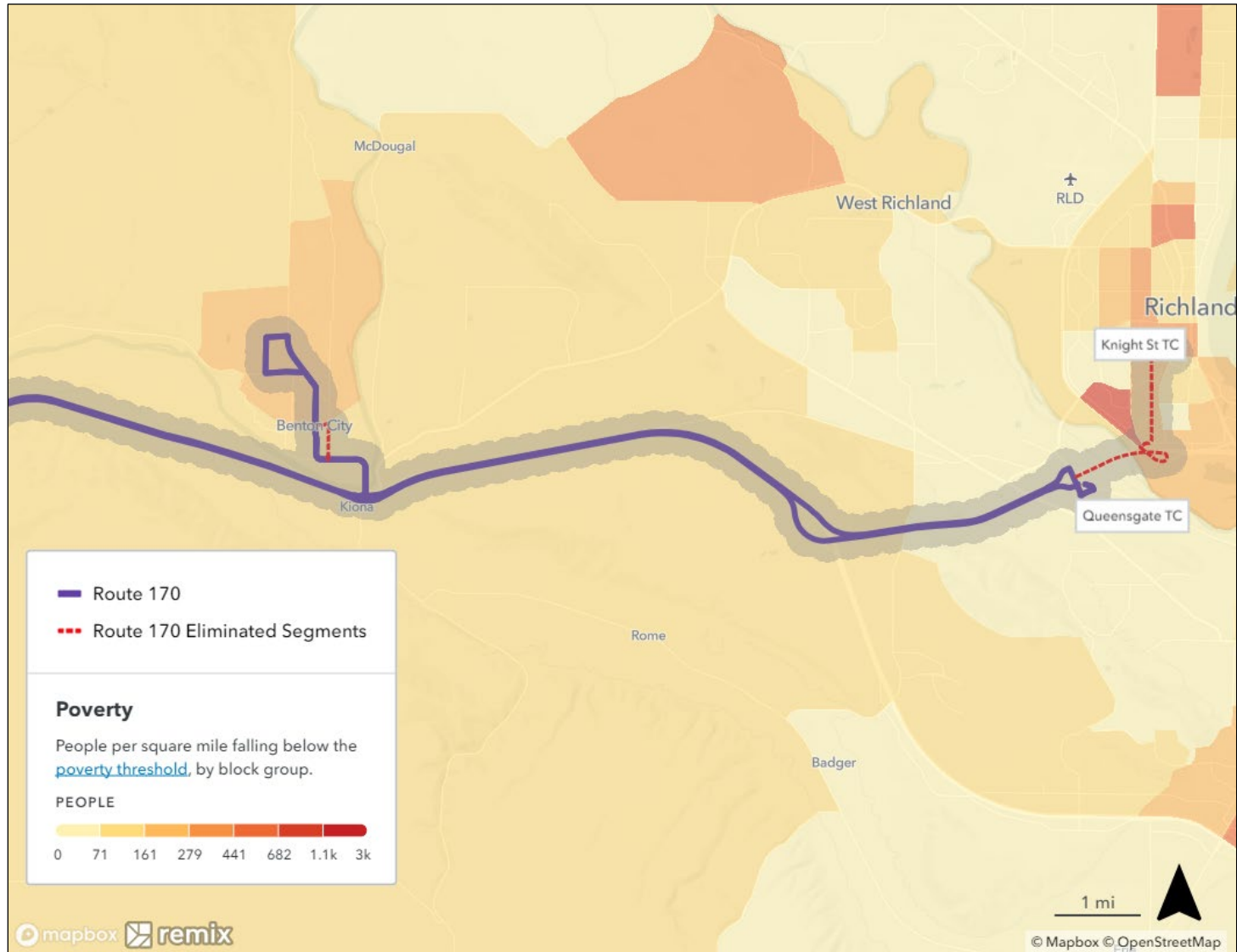
Table 15: Route 170 Service Span Changes

	Weekday	Saturday	Sunday
<b>Route 170</b>	5:13 AM – 9:40 PM	7:00 AM – 8:40 PM	No Service

Map 10: Route 170 Extension Benton City & Richland (Minority ¼ Mile Buffer)

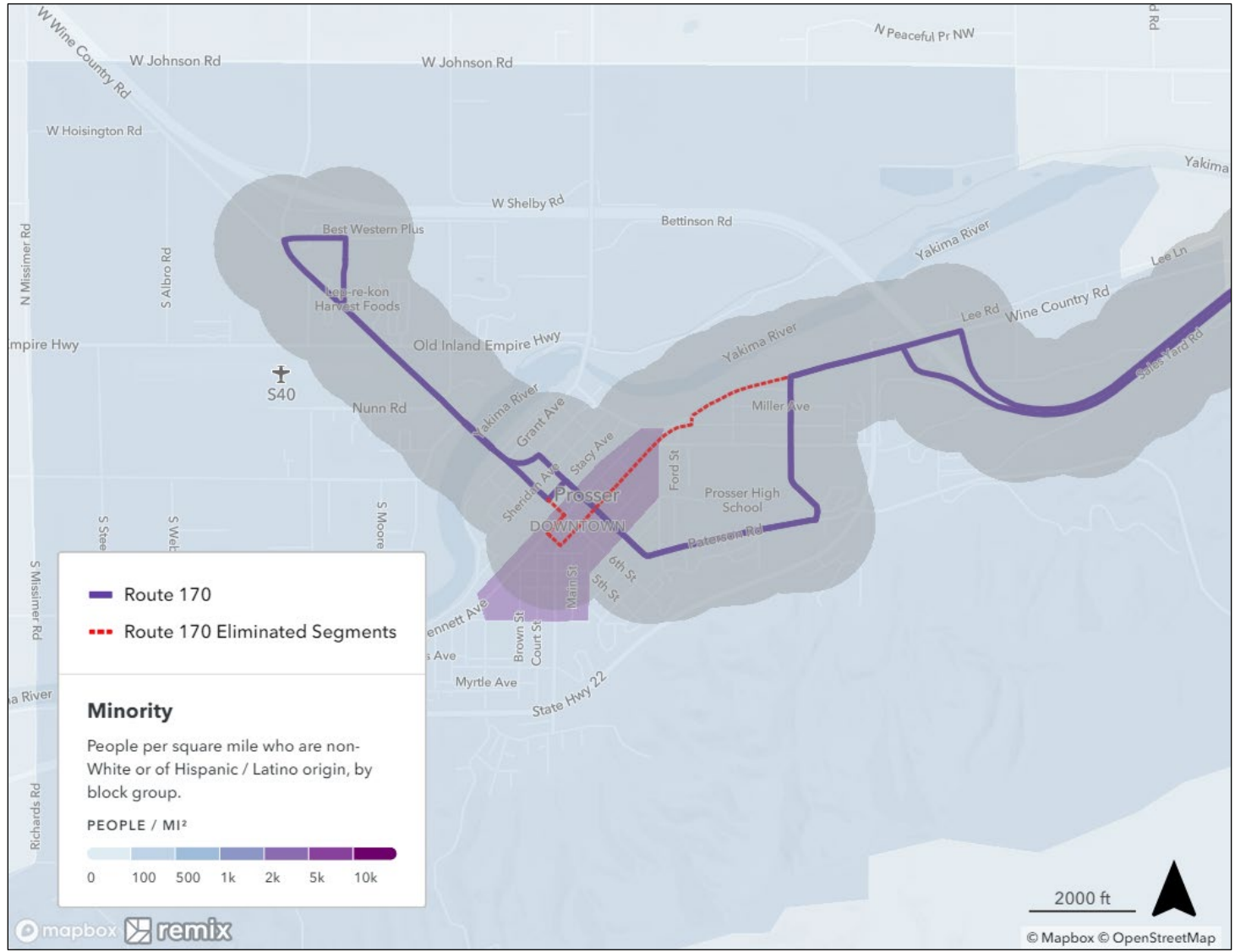


Map 11: Route 170 Extension Benton City & Richland (Low-Income ¼ Mile Buffer)

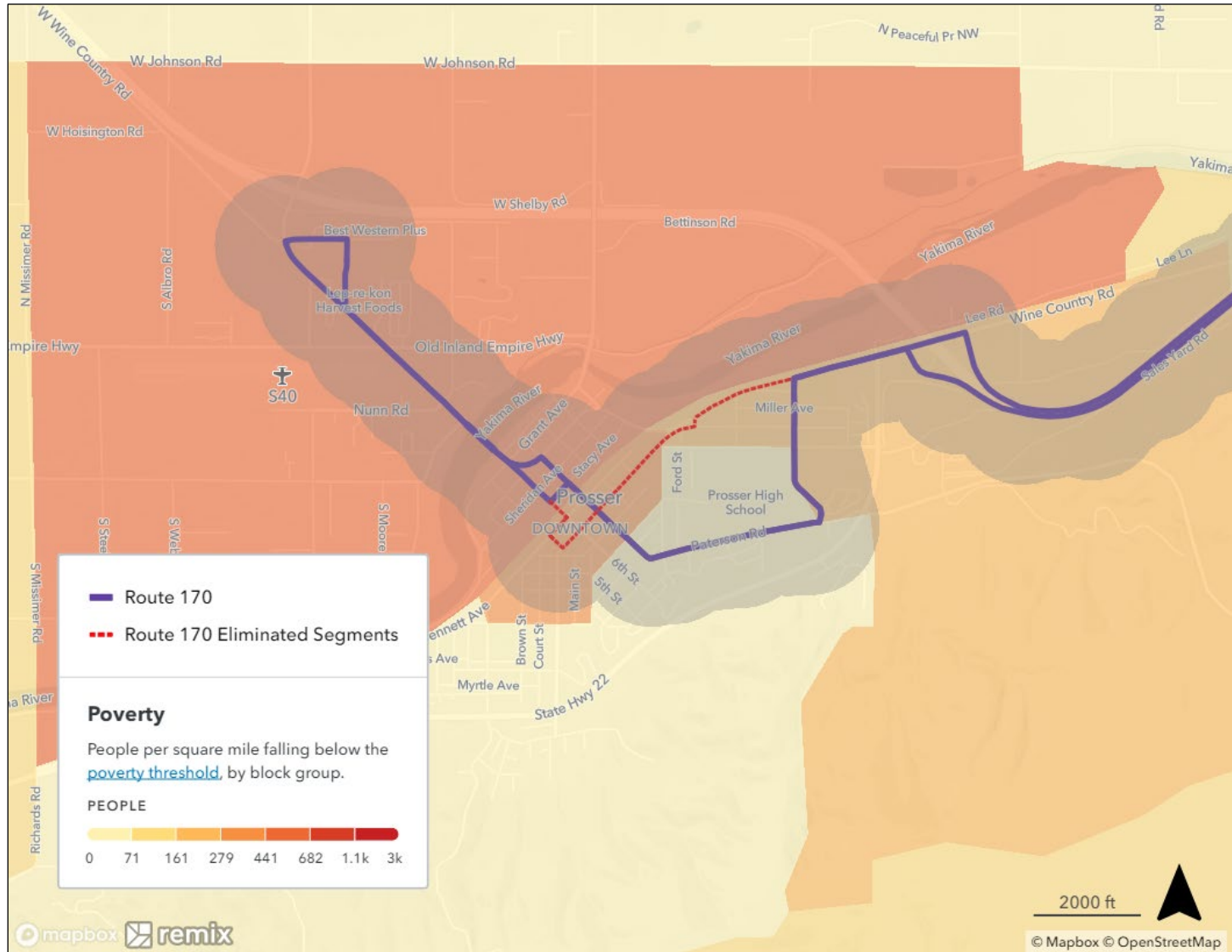




Map 12: Route 170 Extension Prosser (Minority ¼ Mile Buffer)



Map 13: Route 170 Extension Prosser (Low-Income ¼ Mile Buffer)



## RECOMMENDED MINOR SERVICE CHANGES

The 2024 ASP includes minor schedule adjustments to two routes:

- ❖ Route 123 – Realignment to serve Queensgate Transit Center, elimination of service
- ❖ Route 123 – Increase coverage on Sunday to serve Columbia Center Mall (Sundays only) and extend route to operate on the current weekday and Saturday alignment
- ❖ Route 123s – Discontinuation of supplemental school tripper due to low productivity

In addition, BFT may need to make minor schedule adjustments to other routes and add, modify, or eliminate overload and tripper services based on demand.

## 2024 ASP TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS RESULTS

This section details results from a service equity analysis conducted for the planned major service changes detailed in the 2024 Annual Service Plan. These major service changes include the implementation of Route 10 and elimination of Route 110, the realignment of Route 25, the implementation of the Shopper Shuttle (Route 50), the realignment and extension of Route 67, and the realignment, extension, and frequency increase on Route 170.

BFT conducts service equity analyses to prevent adverse effects, disparate impact, disproportionate burdens, and unfair treatment of minority and low-income populations in BFT's service area. Specifically, BFT staff are required to "evaluate significant system-wide service and fare changes and proposed improvements at the planning and programming stages to determine whether those changes have a discriminatory impact." This service equity analysis was conducted by BFT staff to evaluate proposed service changes, which do not include any fare changes, in compliance with FTA Circular 4702.1B §4, Chap.4-10.

After further analysis, it was concluded that all changes other than the Route 25 realignment will not result in disparate impacts (minority) or disproportionate burdens (low-income). The realignment of Route 25 could potentially cause adverse effects on low-income populations, but the segment of the route being removed has little to no ridership. Additionally, the community has voiced concerns over the perceived speed of transit in the area. BFT has thoroughly evaluated safety and historical speeds. The narrowness of these street contributes to the perception. However, as part of the analysis BFT has evaluated ridership levels and routes for this area and the demand does not justify the continuation of this segment of Route 25. The decision to realign service stems from BFT's commitment to better align resources with the community needs ensuring that transit is utilized where it can make the most significant impact and meet the demands of the community effectively.

In conclusion, the recommended service changes will result in an increase in service and few areas will experience decreased frequencies or service elimination. BFT has identified several mitigation efforts to ensure that no potential adverse effects occur.

Any changes to route nomenclature between service change approval and implementation will be identified and explained to both the BFT Board of Directors and the public prior to implementation.

## SERVICE EQUITY ANALYSIS METHODOLOGY

BFT staff utilized Remix to conduct this service equity analysis. Remix has the capability to automatically generate a Title VI report (2017-2021 American Community Survey data) by comparing existing fixed routes to the proposed changes.

Remix implements the following methodology to provide accurate service equity analysis data:

1. Calculate low-income and minority population within 1/4 mile of current and proposed fixed route
  - a. For each route, build a shape that represents the area within a quarter-mile of any of its route alignment
  - b. Intersect the catchment area with 2017-2021 ACS Census data. Get a list of block groups and the percentage overlap with each.
  - c. For each block group, take the percentage of overlap and multiply it by the block group's statistics
2. Compare the number of people-trips, before and after
  - a. Multiply the population near a route, times the number of trips it makes (per year), to get "people-trips"
  - b. Repeat for low-income and minority populations to get "low-income people-trips" and "minority people-trips"
  - c. Compare these numbers between the current and the proposed versions of the route, to get a set of people-trip differences. Remix compares current routes to proposed routes that have the same name.
3. Get the total difference in people-trips across the transit system
  - a. Repeat the process above for every route in the transit system
  - b. Sum the difference in people-trips. This will return three numbers: total difference in people-trips, the total difference in low-income people-trips, and the total difference in minority people-trips.
4. Calculate the change borne by low-income and minority populations
  - a. Divide the total difference in low-income people-trips by the total difference in people-trips to get the percentage of change borne by those with low-income
  - b. Repeat for minority people-trips
5. Compare the percentage change to the average in the service area
  - a. Calculate the average percentage of low-income and minority populations across the entire service area
  - b. Subtract from the change borne by those populations
  - c. Get two final numbers: the difference between the impact this set of transit changes had on low-income and minority populations compared to any average change

## ROUTE 10/110 SERVICE EQUITY ANALYSIS (JUNE 2024)

The recommended elimination of Route 110 and renaming of Route 10 will qualify as a major service change per BFT’s Major Service Change Policy due to the substantial change in the route’s coverage area, revenue hours, and revenue miles. As such, a service equity analysis was conducted to determine if the recommended changes will result in a disparate impact and/or disproportionate burden for minority and low-income populations impacted.

### DISPARATE IMPACT ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal requires a minority population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact per BFT’s Disparate Impact Policy.

Minority populations will experience 24% of the impacts associated with the Route 10/110 service changes. This is 16.5% below the area average. Changes borne by minority populations will not exceed the area average by more or less than 20%. No potential disparate impacts are expected.

### DISPROPORTIONATE BURDEN ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

Low-income populations will experience 3.9% of the impacts associated with the Route 10/110 service changes. This is 8.2% less than the area average. Changes borne by low-income populations will not exceed the area average by more or less than 20%, meaning there will be no potential disproportionate burden.

Table 16: Route 10/110 Equity Analysis Data

Baseline Fixed Route System				Proposed Service Change				Impact Breakdown (People-Trips Difference)					
Population (1/4 mi)				Population (1/4 mi)				Additional People-Trips			Change Borne		
Total	Low Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low Income	Minority	Low Income	Minority	
13,564	3.2%	22.0%	4,285	6,496	2.5%	19.7%	4,285	-60,401,360	-2,332,205	-14,466,160	3.9%	24%	
											Area Average	12.1%	40.4%
											Delta	-8.2%	-16.5%



## ROUTE 25 REALIGNMENT SERVICE EQUITY ANALYSIS (JUNE 2024)

The recommended realignment of Route 25 will qualify as a major service change per BFT’s Major Service Change Policy due to the substantial change in the route’s coverage area, revenue hours, and revenue miles. As such, a service equity analysis was conducted to determine if the recommended changes will result in a disparate impact and/or disproportionate burden for minority and low-income populations impacted.

### DISPARATE IMPACT ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal requires a minority population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact per BFT’s Disparate Impact Policy.

Minority populations will experience 55% of the impacts associated with the realignment of Route 25. This is 14.6% above the area average. Changes borne by minority populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no potential disparate impacts are expected.

### DISPROPORTIONATE BURDEN ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

Low-income populations will experience 40% of the impacts associated with the realignment of Route 25. This is 27.9% above the area average. Changes borne by low-income populations will exceed the area average by more or less than 20%, meaning there will be potential disproportionate burden to low-income populations. That said, the three bus stops that are not within short walking distance of the planned Route 25 (>400’) have less than one boarding per day, on average.

Table 17: Route 25 Equity Analysis Data

Baseline Fixed Route System				Proposed Service Change				Impact Breakdown (People-Trips Difference)					
Population (1/4 mi)				Population (1/4 mi)				People-Trips Reduction			Change Borne		
Total	Low Income	Minority	Annual Trips	Total	Low Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Low-Income	Minority	
12,774	15.9%	27.6%	8,770	11,796	13.9%	25.4%	8,770	-8,577,060	-3,426,592	-4,718,260	40%	55%	
											Area Average	12.1%	40%
											Delta	+27.9%	+14.6

## ROUTE 50 SHOPPER SHUTTLE SERVICE EQUITY ANALYSIS (JUNE 2024)

The recommended implementation of the new Route 50 Shopper Shuttle will qualify as a major service change per BFT’s Major Service Change Policy due to the substantial change in the route’s coverage area, revenue hours, and revenue miles. As such, a service equity analysis was conducted to determine if the recommended changes will result in a disparate impact and/or disproportionate burden for minority and low-income populations impacted.

### DISPARATE IMPACT ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal requires a minority population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact per BFT’s Disparate Impact Policy.

Minority populations will experience 26% of the impacts associated with implementation of the new Route 50. This is 14.4% less than the area average. Changes borne by minority populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no potential disparate impacts are expected. Route 50 is expected to benefit all who visit the Columbia Center commercial area.

### DISPROPORTIONATE BURDEN ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

Low-income populations will experience 4.4% of the impacts associated with implementation of the new Route 50. This is 7.7% less than the area average. Changes borne by low-income populations will not exceed the area average by more or less than 20% and the service changes will result in an increase in service, so no disproportionate burden is expected to impact low-income populations. Route 50 is expected to benefit all who visit the Columbia Center area.

Table 18: Route 50 Equity Analysis Data (New Route)

Baseline Fixed Route System				Proposed Service Change				Impact Breakdown (People-Trips Difference)					
Population (1/4 mi)				Population (1/4 mi)				Additional People-Trips			Change Borne		
Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Low-Income	Minority	
0	0	0	0	5,815	4.4%	26.0%	9,435	54,864,525	2,393,419	14,265,720	4.4%	26%	
											Area Average	12.1%	40.4%
											Delta	-7.7%	-14.4%

## ROUTE 67 EXTENSION SERVICE EQUITY ANALYSIS (JUNE 2024)

The recommended extension of Route 67 will qualify as a major service change per BFT’s Major Service Change Policy due to the substantial change in the route’s coverage area, revenue hours, and revenue miles. As such, a service equity analysis was conducted to determine if the recommended changes will result in a disparate impact and/or disproportionate burden for minority and low-income populations impacted.

### DISPARATE IMPACT ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal requires a minority population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact per BFT’s Disparate Impact Policy.

Minority populations will experience 50.2% of the impacts associated with the Route 67 extension. This is 9.8% above the area average. Changes borne by minority populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no potential disparate impacts are expected.

### DISPROPORTIONATE BURDEN ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

Low-income populations will experience 12.9% of the impacts associated with the Route 67 extension. This is 0.8% above the area average. Changes borne by low-income populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no disproportionate burden is expected to impact low-income populations.

Table 19: Route 67 Equity Analysis Data

Baseline Fixed Route System				Proposed Service Change				Impact Breakdown (People-Trips Difference)					
Population (1/4 mi)				Population (1/4 mi)				Additional People-Trips			Change Borne		
Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Low-Income	Minority	
11,903	16.3%	59.5%	9,500	16,581	15.2%	56.8%	9,500	90,212,000	11,619,480	45,315,000	12.9%	50.2%	
											Area Average	12.1%	40.4%
											Delta	+0.8%	+9.8

## ROUTE 170 EXTENSION & FREQUENCY INCREASE SERVICE EQUITY ANALYSIS (JUNE 2024)

The recommended extension and increase of peak frequencies on Route 170 will qualify as a major service change per BFT’s Major Service Change Policy due to the substantial change in the route’s coverage area, revenue hours, and revenue miles. As such, a service equity analysis was conducted to determine if the recommended changes will result in a disparate impact and/or disproportionate burden for minority and low-income populations impacted.

### DISPARATE IMPACT ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal requires a minority population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact per BFT’s Disparate Impact Policy.

Minority populations will experience 35.4% of the impacts associated with the extension and increase of peak frequencies on Route 170. This is 5% less than the area average. Changes borne by minority populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no potential disparate impacts are expected.

### DISPROPORTIONATE BURDEN ANALYSIS

If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits 20% less or to bear adverse effects 20% more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.

Low-income populations will experience 0.7% of the impacts associated with the extension and increase of peak frequencies on Route 170. This is 0.8% above the area average. Changes borne by low-income populations will not exceed the area average by more or less than 20%, so no disproportionate burden is expected to impact low-income populations.

Table 20: Route 170 Equity Analysis Data

Baseline Fixed Route System				Proposed Service Change				Impact Breakdown (People-Trips Difference)					
Population (1/4 mi)				Population (1/4 mi)				Additional People-Trips			Change Borne		
Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Annual Trips	Total	Low-Income	Minority	Low-Income	Minority	
11,903	16.3%	59.5%	9,500	16,581	15.2%	56.8%	9,500	90,212,000	11,619,480	45,315,000	12.9%	50.2%	
											Area Average	12.1%	40.4%
											Delta	+0.8%	+9.8

## SERVICE EQUITY ANALYSIS SUMMARY

Based on the service equity analysis results relating to the recommended service changes outlined in the 2024 ASP, BFT staff has concluded that no disparate impact will occur if the recommended service changes are implemented. There is a potential for a disproportionate burden resulting from recommended changes to Route 25, but the bus stops that will be discontinued have low ridership. This conclusion means that there will be no apparent adverse effects on minority or low-income populations resulting from the planned service changes outlined in the 2024 ASP (Table 22). In fact, if implemented, these service changes will result in a notable net gain of service to low-income and minority populations and will benefit all those who utilize BFT's fixed route system (Table 21).

Table 21: Service Equity Analysis Results

Change	People-Trips Difference Total				
	People-Trips	Low-Income	Minority	Low-Income	Minorities
2024 ASP	+92,730,000	+8,371,081	+46,291,575	9.0%	49.9%

	Low-Income	Minority
Change Borne By	9.0%	49.9%
Area Average	12.1%	40.4%
Delta	-3.0%	9.5%

Table 22: Disparate Impact & Disproportionate Burden Determination

Service Changes	Date Effective	Major Service Change	Disparate Impact	Disproportionate Burden
Route 10/Route 110	6/16/24	Yes	No	No
Route 25	6/16/24	Yes	No	Yes
Route 50	6/16/24	Yes	No	No
Route 67	6/16/24	Yes	No	No
Route 123	6/16/24	No	N/A	N/A
Route 170	6/16/24	Yes	No	No
Schedule Adjustments	6/16/24	No	N/A	N/A



## MITIGATION EFFORTS

The only population that will lose direct fixed-route service if the proposed service changes outlined in the 2024 Annual Service Plan are implemented are those living in the affluent Hills West neighborhood and along Cottonwood Dr. in Richland.

The Route 25 change will result in the removal of four stops along Cottonwood Dr. Three of the four average less than one boarding per day. Stop RC176, which averages three boardings per day, is within 430' of stop RC426 on Duportail St., which will continue to be served by Route 25. The last remaining stop to be removed, RC472, averages roughly 12 boardings per day, but will be within 300' of a stop that will continue to be served by fixed route. CONNECT will continue to be provided in this area.

Mitigation efforts include:

- ❖ Retaining service to bus stops within walking distance of removed bus stops
- ❖ Maintaining CONNECT on-demand service in the area that is impacted

BFT Staff has concluded that these mitigation efforts will reduce the potential for any inequities to occur if the service changes outlined in the 2024 Annual Service Plan are approved.

## PUBLIC OUTREACH & COMMENTS

### OUTREACH INITIATIVES

The 2024 ASP was open for public comment from October 6 to November 9, 2023. Staff provided four opportunities for the community to provide feedback. Sessions were available in person and online via Zoom. Planning staff hosted the public outreach period which involved direct engagement with the community, three open houses, and one public hearing. The sessions were promoted on the BFT website/social media, at transit centers, with partner agencies, and in the Tri-City Herald.

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

**Zoom link:**

<https://us06web.zoom.us/j/82659629188?pwd=cUU2a0NXY2MwZVo3emxOOXJBQk9tUT09>

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

By phone: 1.253.205.0468    or    (Toll Free) 877.853.5247

- ❖ Public hearing

- **November 9 at 6 p.m.** during the Board Meeting

Location: Benton County Administration Building located at 7122 W. Okanogan Place Building E, Room 303, Kennewick, Washington.

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

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

By phone: 1.253.215.8782    or    (Toll Free) 888.788.0099

Translation services were made available in Spanish. Additionally, an [interactive mapping system](#) was created and promoted on the BFT website. The comment period was also promoted on transit buses, platforms, and with community partners to gain feedback on the proposed route changes. Comments were also accepted by utilizing BFT's website, submitted via Planning email ([planning@bft.org](mailto:planning@bft.org)) or by contacting Customer Service. Information about the public outreach sessions were advertised throughout the public comment period. This forum allowed members of the public to view an interactive map of proposed service changes and provide named or anonymous feedback. The Service Equity Analysis as well as the ASP were made digitally available on BFT's website.

Internally there were two Route to Innovation sessions to discuss the ASP with Operators and ensure that any questions or concerns were answered.

## PUBLIC FEEDBACK

### OCTOBER 12 OPEN HOUSE

Five community members attended the first open house on October 12. Two members in attendance were part of BFT's Citizen's Advisory Network (CAN). The following items were discussed and BFT staff provided further clarification:

- ❖ Transit Improvement or availability from Knight Street to Queensgate
- ❖ Request to update ASP maps to include stops and clearly define route revisions
  - Action: ASP Maps were updated to reflect the request and clarity
- ❖ Functionality of CONNECT and how it would assist the Veterans Facility
- ❖ Make modifications to the name Pilot Service to improve what the service is offering
  - Action: Title of section was changed from Pilot Service to preliminary airport service
- ❖ Consistency in abiding by the Rider Guidelines for grocery bags and carts on fixed route
  - Action: BFT Staff will be reminding Operations and Training of consistency on the fixed route for grocery bags and further discuss allowable grocery carriers
- ❖ Project details for West Pasco Transit Center and what it would encompass and surrounding facilities
- ❖ Request to add stops on Kennewick Ave. east of Olympia

### OCTOBER 18 OPEN HOUSE

Nine community members attended the second open house. One of the members that attended was a City of Pasco Planner. The following items were discussed and BFT staff provided further clarification:

- ❖ Request to consider Transit app as an option to purchase passes and show drivers the digital pass versus having to go pick them up during business hours at Customer Service once purchased online
- ❖ Finding other transportation options because Route 41 ends earlier than all the other routes
- ❖ Work to clearly identify visually and audibly the stops along Route 41 as they currently do not indicate whether it is clockwise or counterclockwise
- ❖ Clarification on the removal of the eastern portion of Route 110

## OCTOBER 18 OPEN HOUSE (CONTINUED)

- ❖ Add details to map to include the addition or removal of a route on the ASP
  - Action: ASP maps were updated to clearly identify removal and addition to route
- ❖ Transportation options with the removal of the 110
- ❖ Questions regarding what is considered high ridership?
- ❖ Surprised we don't have service to Hanford
- ❖ 123s removal concern with comparison of Route 50 numbers expected. It's vital to start education early on riding transit and understanding the importance of public transit. The rider would prefer not to remove the route to ensure that it is a safe option for those who don't have the option to ride the bus.
- ❖ Happy with 170 and 123 changes to improve overflow
- ❖ How much do we coordinate with city planners for land use?
- ❖ Vision of future plans for quick trip from Pasco to Richland
- ❖ Customer would prefer to see the old Route 120 instead of the Route 1 and remove from Lowes
- ❖ Who do we have to contact to get dedicated rights of way?
- ❖ Possibility of bringing back 2 minute or 5 minutes holds especially on the Route 1
- ❖ When will West Richland see improved routes?
- ❖ Who is responsible for taxes? I would like to see this raised to improve our services. Who should I speak to?
- ❖ Evaluate moving Route 123 stop near Agave Restaurant closer to Goethals to avoid light
- ❖ It takes too long to strap wheelchairs in could BFT look at possibly retraining fixed route staff to improve the process and avoid delays

## OCTOBER 23 VIRTUAL OPEN HOUSE

Six community members attended the virtual session. The following comments were received:

- ❖ Removal of Tripper 123s: I understand the need to remove it because of low ridership but my kids have been riding it since they were 4 and now my youngest child is a sophomore. I feel the tripper hasn't been marketed well to the public or to nearby schools. While I know it is counterproductive and you are trying to remove a route that is not effective, my request is that we make one last marketing effort to promote the tripper. I know people who live in the area and I believe people don't know that it is an option. Taking a bus to school typically takes 1 hour and the BFT Tripper 123s is a quicker way to get to school versus using the school bus. I believe the shopper shuttle could work as an option for me and my kids but I would still recommend us trying to promote to the right community.
- ❖ Request for additional information about Vanpool for seniors in West Richland

## INTERACTIVE MAP

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

Table 23: Interactive Map Comments

Route #	Comment	Latitude	Longitude
<b>New Route</b>	Reconsider placing bus routes back in the area. Possibly similar to the retired Route 60.	46.23599922037283	-119.1241428
<b>New Route</b>	Route should be made for workers in King City especially the upcoming Darigold Facility.	46.27916236016881	-119.0928719
<b>Route 10</b>	I know there is a plan to extend Route 20 to Benton City along Highway 224 in the future, but since the City of West Richland is experiencing tremendous growth west of Enterprise Middle School, is there a plan to add another North/South route in West Richland?	46.30053059760834	-119.348833
<b>Route 25</b>	Have this portion of Route 25 serve the residential area of Jadwin currently being served by Route 123. Suggestion: Turn North on Wellsian Way from Aaron Drive, Turn West on Stevens/Duportail, Turn North at the roundabout at Duportail and Wright, continue on existing alignment.	46.26749545374949	-119.2844789
<b>Route 50</b>	Like the idea of a mall circulator route. I agree with the elimination of Route 123 to the mall. CC Rider Routes 50 & 52 had great potential when they were first established after the Three Rivers Transit Center first opened.	46.22199369708022	-119.2167016
<b>Route 65</b>	Route 65 should be on Sunday Service instead of Route 64, maybe with a similar yet slightly different route for Sunday	46.236693774638866	-119.0685875
<b>Route 67</b>	I like the extension of Route 67 to Burns Road. It is sorely needed to an underserved population North of Sandifur Parkway between Road 68 and Road 100. Question, will the realignment of Route 67 near the 22nd Ave Transit Center remain as it is today or will it be modified like its proposed on this map? This is very inconsistent and should stay one way or the other.	46.237409928701965	-119.1168902
<b>Route 67</b>	Happy to see this being extended North from Sandifur Parkway to Burns Road.	46.28560145667922	-119.1889212
<b>Route 123</b>	Lewis & Clark Elementary has more than 50 students living in apartments around the Aaron Drive, Jadwin, and Greentree areas. District bussing does not provide transportation for these students since they are under a mile from the school. Attendance can be an issue for some of these students. A dedicated route from this area to Lewis & Clark would be beneficial. Some parents do not feel comfortable with their elementary-age students walking to school. The Jadwin at Abbot stop is not convenient or accessible to students in the apartments around this area.	46.26297691937157	-119.2751873
<b>Route 123</b>	Switch this portion of Route 123 with Route 25 along Wellsian Way.	46.26790662542919	-119.275565
<b>Route 170</b>	I agree with the realignment of Route 170 through Benton City. Never understood the re-route going north.	46.26265558027177	-119.4867801
<b>Route 170</b>	I think this new realignment of Route 170 through Prosser is a long time coming and extremely needed. The Northwest corner of Prosser has been growing for some time and was in desperate need of attention.	46.21388003437818	-119.7514505
<b>Route 170</b>	I think this is a great spot for a new start/end location for Route 170.	46.25321830896914	-119.2998583
<b>Route 225</b>	Consider Express Service between Pasco and Richland	46.23837990712576	-119.1183981

## COMMENTS RECEIVED VIA PLANNING EMAIL

The Prosser Mayor and the Executive Director for Prosser Economic Development Association were thankful for the tremendous service improvements for Prosser and they look forward to the changes ahead.

The Benton Franklin Community Action Committee (CAC) mentioned that This transportation solution meets a priority need of CAC participants.

The following community comments were received via email:

- ❖ Elimination of Route 110: I am a senior citizen ( and realize I am not a paying rider) and will be left without even hourly access to bus transportation. The change to an hourly route several years ago curtailed the ease of bus transportation and now to know this will be eliminated is very discouraging. For me, as just one individual, I know it does not matter in the big picture but I need to say something.
- ❖ Hanford Support: I am thankful BFT is considering and working towards a solution to the overburdened traffic going to/from and on the Hanford Site. A bus service onto the site would greatly benefit the employees who are unable to locate a vanpool to participate in and not wanting to ride share their personal vehicle. There wasn't enough information regarding the turnaround at the Wye Barricade to determine how helpful that would be to employees. The Wye Barricade is only the start of the site commute for a lot of employees. Please continue to chase these opportunities as a way to help employees and traffic.
- ❖ Public Restrooms: I like the addition of the Queensgate Transit Center. I know they are hard to maintain, but I would like to see restrooms at transit centers.

## PUBLIC HEARING COMMENTS

During the public hearing, there following items were discussed:

- ❖ The need for CONNECT to improve service in both directions, as the current service to and from King City takes an average of 40 minutes each way, causing customers to miss their scheduled itinerary.
- ❖ Concerns over the removal of Route 110, with a rider requesting additional information on ridership, facilities access, and routing recommendations.
- ❖ Three speakers emphasized the importance of preserving Tripper 123s, focusing on maintaining service for school transportation, reinvigorating marketing, and partnering with area schools to capture the community and youth most benefiting from the tripper.
  - ACTION: The Board decided to keep the service running and attempt to increase ridership by reinvigorating marketing strategies. The Board may choose to revisit the topic and determine if service beyond June 2024 is preferable.



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO .....	38
POLÍTICAS DE CAMBIOS IMPORTANTES EN LOS SERVICIOS DE BFT .....	39
Política De Cambios Importantes En El Servicio .....	39
Política De Impacto Dispar .....	39
Política De Cargas Desproporcionadas .....	39
DEMOGRAFÍA DEL ÁREA DE SERVICIO .....	40
ELIMINACIÓN DE LA RUTA 110 Y CAMBIO DEL NOMBRE A RUTA 10 .....	42
Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para Las Rutas 10 Y 110 .....	42
VISIÓN GENERAL DEL REALINEAMIENTO DE LA RUTA 25 .....	45
Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 25 .....	45
VISIÓN GENERAL PARA RUTA 50 LA LANZADERA DE COMPRAS .....	48
Ruta 50 Perfil De Cambio De Servicio Para La Lanzadera De Compras .....	48
VISIÓN GENERAL DE LA EXTENSIÓN DE LA RUTA 67 .....	51
Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 67 .....	51
AMPLIACIÓN DE LA RUTA 170 Y AUMENTO DE FRECUENCIAS.....	54
Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 170 .....	54
CAMBIOS DE SERVICIO MENORES RECOMENDADOS .....	59
RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIOS DEL TÍTULO VI2024 .....	59
Metodología De Análisis De La Equidad De Servicio.....	60
Ruta 10/110 Análisis De Equidad De Servicio (Junio 2024) .....	61
Análisis De Equidad De Servicio Del Realineamiento De La Ruta 25 (Junio De 2024) .....	62
Análisis De Equidad Del Servicio De Lanzadera De Compras De La Ruta 50 (Junio De 2024) .....	63
Análisis De Equidad Del Servicio De Ampliación De La Ruta 67 (Junio De 2024) .....	64
Ampliación De La Ruta 170 Y Aumento De La Frecuencia Análisis De Equidad Del Servicio (Junio De 2024) .....	65
RESUMEN DEL ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIO.....	66
Esfuerzos De Mitigación.....	67
DIVULGACIÓN PÚBLICA Y COMENTARIOS .....	67
INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN.....	67
Comentarios Del Público.....	68

## TABLAS

Tabla 1: Distribución Demográfica De La Ruta 10.....	42
Tabla 2: Frecuencia De La Ruta 10 .....	42
Tabla 3: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 10.....	42
Tabla 4: Distribución Demográfica De La Ruta 25.....	45
Tabla 5: Frecuencia De La Ruta 25 .....	45
Tabla 6: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 25 (No Hay Cambios) .....	45
Tabla 7: Distribución Demográfica De La Ruta 50.....	48
Tabla 8: Frecuencia De La Ruta 50 (Nuevo Servicio).....	48
Tabla 9: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 50 (Nuevo Servicio).....	48
Tabla 10: Distribución Demográfica De La Ruta 67.....	51
Tabla 11: Frecuencia De La Ruta 67 (No Hay Cambios) .....	51
Tabla 12: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 67 (No Hay Cambios) .....	51
Tabla 13: Distribución Demográfica De La Ruta 170.....	54
Tabla 14: Frecuencia De La Ruta 170 .....	54
Tabla 15: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 170.....	54
Tabla 16: Ruta 10/110 Datos Del Análisis De Equidad.....	61
Tabla 17: Ruta 25 Datos del análisis de equidad .....	62
Tabla 18: Datos Del Análisis De Equidad De La Ruta 50 (Nueva Ruta) .....	63
Tabla 19: Ruta 67 Datos Del Análisis De Equidad .....	64
Tabla 20: Datos Del Análisis De Equidad De La Ruta 170.....	65
Tabla 21: Resultados Del Análisis De Equidad De Servicio .....	66
Tabla 22: Determinación Del Impacto Y La Carga Desproporcionados .....	66
Tabla 23: Comentarios para el mapa interactivo.....	70

## FIGURAS

Figura 1: Área De Beneficio Del Transporte Público Porcentaje De Población Minoritaria .....	40
Figura 2: Área De Beneficio Del Transporte Público Porcentaje De Población Con Bajos Ingresos .....	40

## MAPAS

Mapa 1: Grupos De Bloques PTBA Con Poblaciones Minoritarias Y De Bajos Ingresos Por Encima De La Media Del Área (Programa Título VI).....	41
Mapa 2: Eliminación De La Ruta 110, Implementación De Las Rutas 10 Y 50.....	43
Mapa 3: Eliminación De La Ruta 110, Implementación De Las Rutas 10 Y 50.....	44
Mapa 4: Realineación De La Ruta 25 .....	46
Mapa 5: Realineación De La Ruta 25 .....	47
Mapa 6: Lanzadera De Compras Ruta 50 Implementación .....	49
Mapa 7: Implementación De La Ruta 50 De Lanzaderas De Compras.....	50
Mapa 8: Ampliación De La Ruta 67.....	52
Mapa 9: Ampliación De La Ruta 67.....	53
Mapa 10: Ampliación De Ruta 170 Benton City & Richland .....	55
Mapa 11: Ampliación De La Ruta 170.....	56
Mapa 12: Ampliación De La Ruta 170 Prosser .....	57
Mapa 13: Extensión De La Ruta 170 Prosser .....	58

## APÉNDICE

Apéndice A - Resolution 26-2014 – PLN-113 Public Involvement Policy



## RESUMEN EJECUTIVO

De acuerdo con lo estipulado en la Circular 4702.1B §4, Cap.4-10 de la Administración Federal de Tránsito (FTA), Ben Franklin Transit (BFT) preparará un análisis de equidad de servicio del Título VI, cuando proceda, de todos los cambios importantes de servicio y tarifas utilizando la orientación actual de la FTA. Esta documentación se presentará a la FTA y se archivará en BFT. El análisis evaluará los cambios propuestos y su impacto en las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos dentro del área de servicio de BFT. El análisis incluirá métodos de divulgación y estrategias de participación pública. BFT también incluirá las actividades utilizadas a lo largo del proceso de toma de decisiones para involucrar e informar a las minorías, los bajos ingresos y las poblaciones que no hablan mucho inglés.

Los empleados de BFT están proponiendo varios cambios en el servicio de ruta fija en el Plan de Servicio Anual 2024 (ASP) que calificarán como un cambio de servicio importante según la Política de Cambio de Servicio Importantes de BFT. BFT define un cambio de servicio importante como "cualquier cambio en el servicio en cualquier ruta individual que añadiría o eliminaría más del 20% de las millas de ingresos de ruta o las horas de ingresos de ruta." Estos cambios de servicio incluyen la implementación de la Ruta 10, la realineación de la Ruta 25, la implementación de un "Transporte de compras" (Ruta 50), la realineación y extensión de la Ruta 67, la eliminación de la Ruta 110, y la realineación y aumento de la frecuencia de las horas punta en la Ruta 170. Tal y como se proponen, los cambios en el servicio supondrán un cambio de más del 20% en las horas de ingresos y en las millas de ingresos/área de cobertura. Se completará un análisis de equidad de servicio del Título VI para comprender los impactos de estos cambios y mitigar cualquier efecto adverso potencial identificado. Dicho esto, los cambios de servicio recomendados darían lugar a un aumento en el servicio para todas las zonas afectadas, aparte del afluyente barrio de Hills West en el Sur de Richland y secciones de Sandifur Parkway en Pasco, que ya cuenta con un servicio adecuado a través de la Ruta 225 que se mantendrá sin cambios.

Además, BFT propone un realineamiento mínimo de la Ruta 123 para dar servicio al recién construido Queensgate Transit Center y la discontinuación del servicio suplementario 123s debido a su baja productividad. Estos cambios no se consideran importantes y no se incluyeron en este análisis de equidad de servicio del Título VI. También se pueden realizar modificaciones menores en el cumplimiento de los horarios en otras rutas si está justificado.

Después de un análisis más detallado, se llegó a la conclusión de que ninguno de los cambios recomendados tendrá un impacto dispar en las poblaciones minoritarias ni supondrá una carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos, de acuerdo con la Política de Impacto Dispar y la Política de Carga Desproporcionada de BFT. No se esperan efectos adversos y los cambios recomendados resultarán en un aumento de servicio para las poblaciones impactadas.

Para más aclaraciones y detalles sobre cómo BFT administra sus programas sin tener en cuenta la raza, el color o el origen nacional, consulte el Programa Título VI 2022 de BFT y el Plan de Asistencia Lingüística, que se pueden encontrar en <https://www.bft.org/civil-rights/>.

## POLÍTICAS DE CAMBIOS IMPORTANTES EN LOS SERVICIOS DE BFT

Se llevarán a cabo análisis de equidad tarifaria y de servicios en virtud del Título VI cuando los cambios de servicio propuestos constituyan un cambio de servicio importante y superen el umbral cuantitativo descrito en las políticas de Cambio de Servicio Importante, Carga Desproporcionada e Impacto Discriminatorio de BFT, que fueron actualizadas por el Consejo de Administración de BFT mediante la Resolución 26-2014 (Apéndice B PLN-113). El Consejo de Administración de BFT adoptó la Resolución 47-2022 (Apéndice A, Actualización del programa Título VI), que se detalla a continuación, por la que se introducen cambios adicionales en la Política sobre cargas desproporcionadas e impacto discriminatorio.

### Política De Cambios Importantes En El Servicio

Un cambio de servicio importante se refiere a cualquier cambio en el servicio de cualquier ruta individual que **añada o elimine más del 20%** de las millas de ingresos de la ruta o de las horas de ingresos de la ruta. Todos los cambios importantes de servicio estarán sujetos a un análisis de equidad que incluya un análisis de los efectos adversos. Un efecto adverso se define como una reducción geográfica o temporal del servicio que incluye, pero no se limita a, cambios en la amplitud del servicio, cambios en la frecuencia, eliminación de segmentos de ruta, cambios de ruta o eliminación de rutas.

### Política De Impacto Dispar

El propósito de esta política es establecer un umbral que identifique cuándo los efectos adversos de un cambio de servicio importante o de cualquier cambio de tarifa afectan desproporcionadamente a los miembros de un grupo identificado por su raza, color y origen nacional.

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o de cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población minoritaria **reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más** que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará un impacto dispar.

### Política De Cargas Desproporcionadas

El propósito de esta política es establecer un umbral que identifique cuándo los efectos adversos de un cambio de servicio importante o de cualquier cambio de tarifa afectan desproporcionadamente a las poblaciones de bajos ingresos.

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o de cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un **20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más** que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

La carga desproporcionada en las rutas con cambios en el alcance del servicio y/o en la frecuencia se determinará analizando todas las rutas con dichos cambios en conjunto. La carga desproporcionada en las rutas con eliminación de segmentos, desvíos o eliminación de rutas se determinará ruta por ruta.



## DEMOGRAFÍA DEL ÁREA DE SERVICIO

BFT presta servicios de transporte público en el Estado de Washington a través de un Área de Beneficio de Tránsito Público (PTBA) de 618 millas cuadradas dentro de los condados de Benton y Franklin. El PTBA incluye los municipios de Kennewick, Pasco, Richland, West Richland, Benton City, Prosser y zonas que no están incorporadas en los condados de Benton y Franklin. El funcionamiento de BFT se contabiliza en un único fondo empresarial, que utiliza el mismo método de contabilidad de ejercicio que una empresa privada. BFT no tiene subreceptores y no pasa los fondos de la FTA a través de subreceptores.

La población estimada del PTBA de BFT es de 284,494 habitantes en 2023 (Oficina de Gestión Financiera del Estado de Washington). El PTBA de BFT y las áreas circundantes consisten en una población diversa de la cual el 40.4% se identifica como minoría y el 12.1% de la población tiene un ingreso familiar en o por debajo de la línea federal de pobreza (Figuras 1 y 2).

Figura 1: Área De Beneficio Del Transporte Público Porcentaje De Población Minoritaria

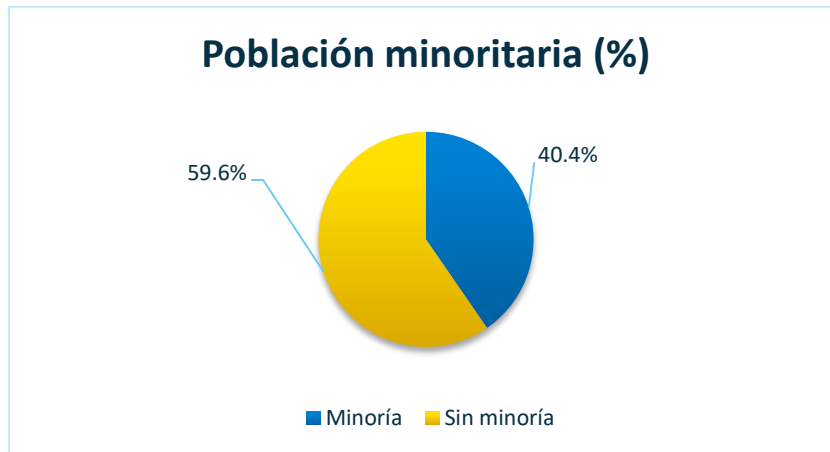
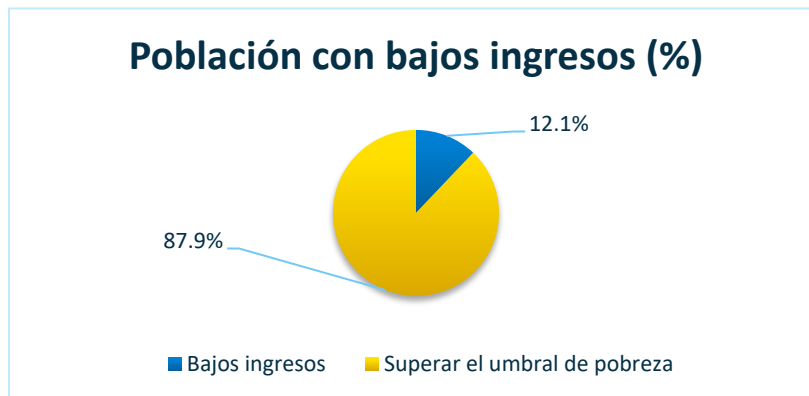
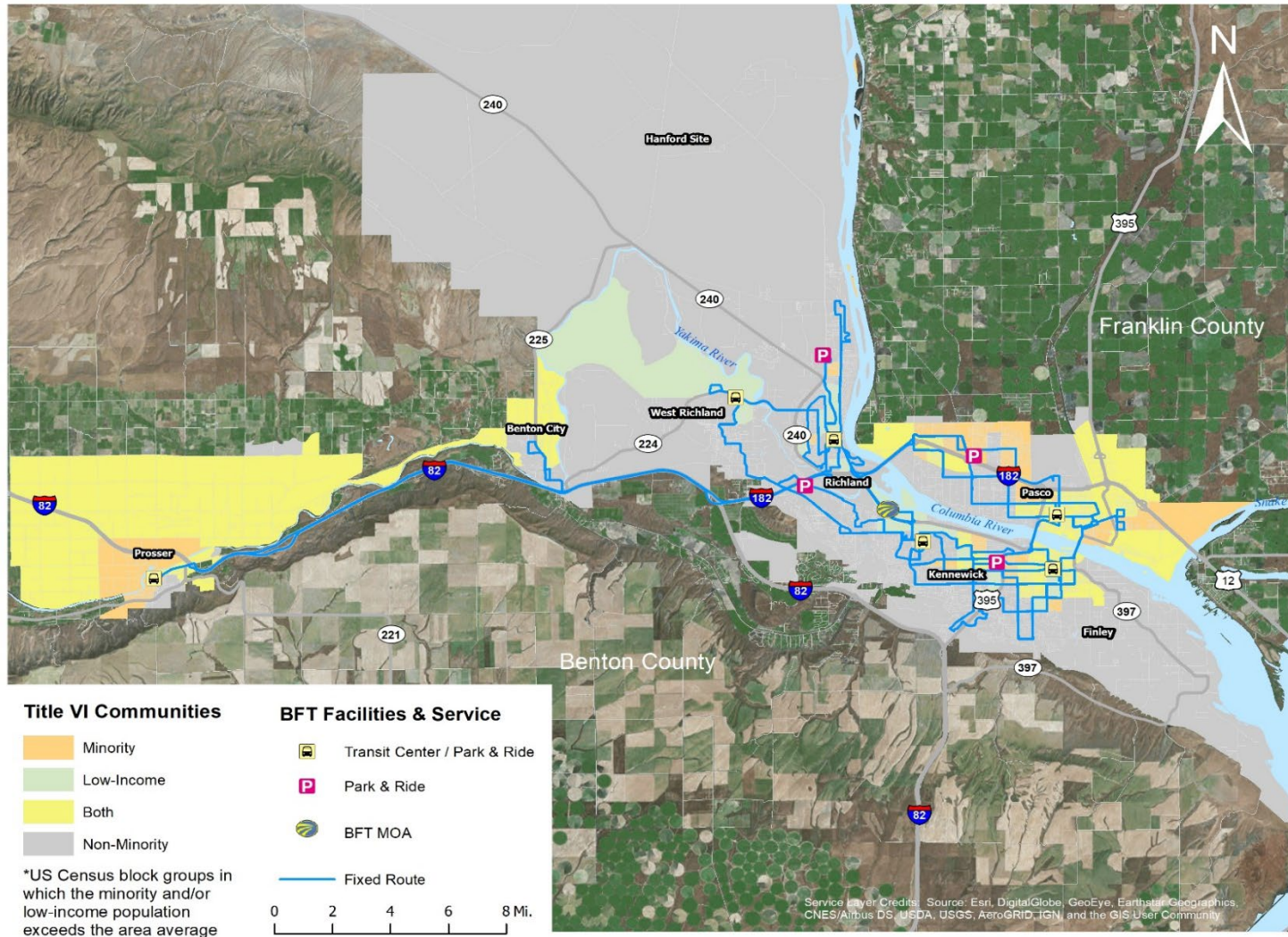


Figura 2: Área De Beneficio Del Transporte Público Porcentaje De Población Con Bajos Ingresos



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2017-2021

Mapa 1: Grupos De Bloques PTBA Con Poblaciones Minoritarias Y De Bajos Ingresos Por Encima De La Media Del Área (Programa Título VI)



Fuente: Oficina del Censo de los Estados Unidos, Estimaciones quinquenales de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2012-2016

# ELIMINACIÓN DE LA RUTA 110 Y CAMBIO DEL NOMBRE A RUTA 10

## Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para Las Rutas 10 Y 110

- ❖ Rutas
  - Eliminar el tramo este que actualmente no da servicio al centro comercial debido a su baja productividad
    - Ruta local menos productiva del sistema de rutas fijas
  - Mantener el área de cobertura actual de la Ruta 110 en West Richland
- ❖ Mejoramientos en la frecuencia
  - Servicio de 30 minutos en hora punta los días laborables entre los centros de tránsito de Queensgate y West Richland
  - Servicio de 60 minutos los sábados
- ❖ Mejoramientos de conectividad
  - Sincronización con las rutas 123 y 170 en Queensgate
  - Conexiones más frecuentes con la Ruta 20 en West Richland Transit Center
- ❖ Impactos adversos potenciales en poblaciones Título VI
  - Minorías - no se prevén cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías están un 16.5% por debajo del umbral estipulado por BFT
  - Bajos ingresos - no se prevén cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 8.2% inferiores al umbral estipulado por BFT
- ❖ No se esperan impactos dispares (minorías) ni cargas desproporcionadas (bajos ingresos).
- ❖ Eliminación y mejoramientos previstas para junio de 2024

Tabla 1: Distribución Demográfica De La Ruta 10

	Ruta actual 110	Recomendada Ruta 10*
<b>Total</b>	16,200	6,700
<b>Minoría %</b>	23%	20%
<b>Bajos ingresos %</b>	3%	3%

\*La Ruta 50 cubrirá zonas productivas del este de la Ruta 110 que serán eliminadas

## IMPACTOS DE LA ADICIÓN DE LA RUTA 10

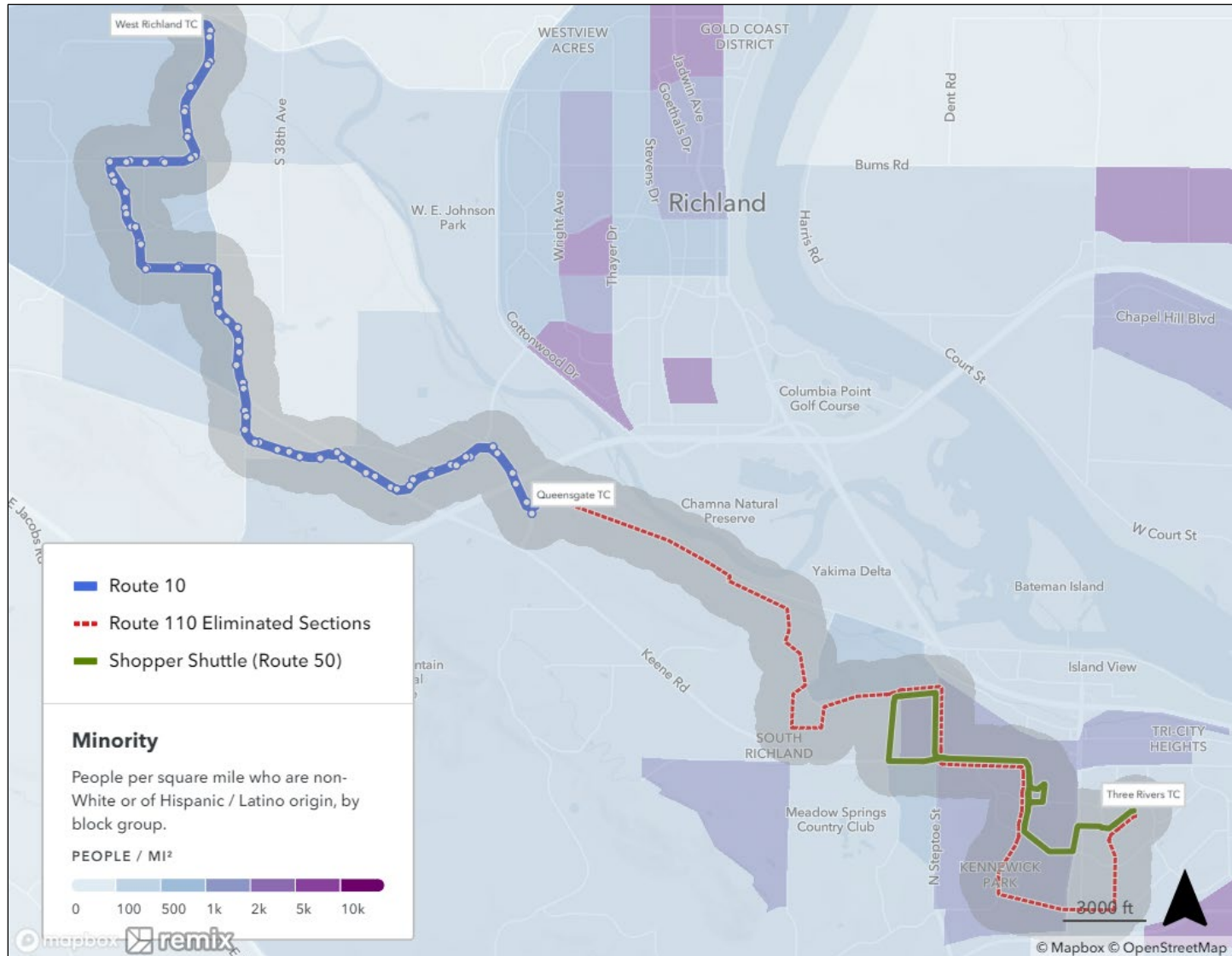
Tabla 2: Frecuencia De La Ruta 10

	Entre Semana		Sábado		Domingo
	6:15 AM – 8:15 PM	8:15 PM – 10 PM	6:45 AM – 8:15 PM	8:15 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Ruta 10</b>	30 (más frecuente) 60 (menos frecuente)	No hay servicio	60	No hay servicio	No hay servicio

Tabla 3: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 10

	Entre Semana	Sábado	Domingo
<b>Ruta 10</b>	6:15 AM – 8:30 PM	6:45 AM – 8:30 PM	No hay servicio

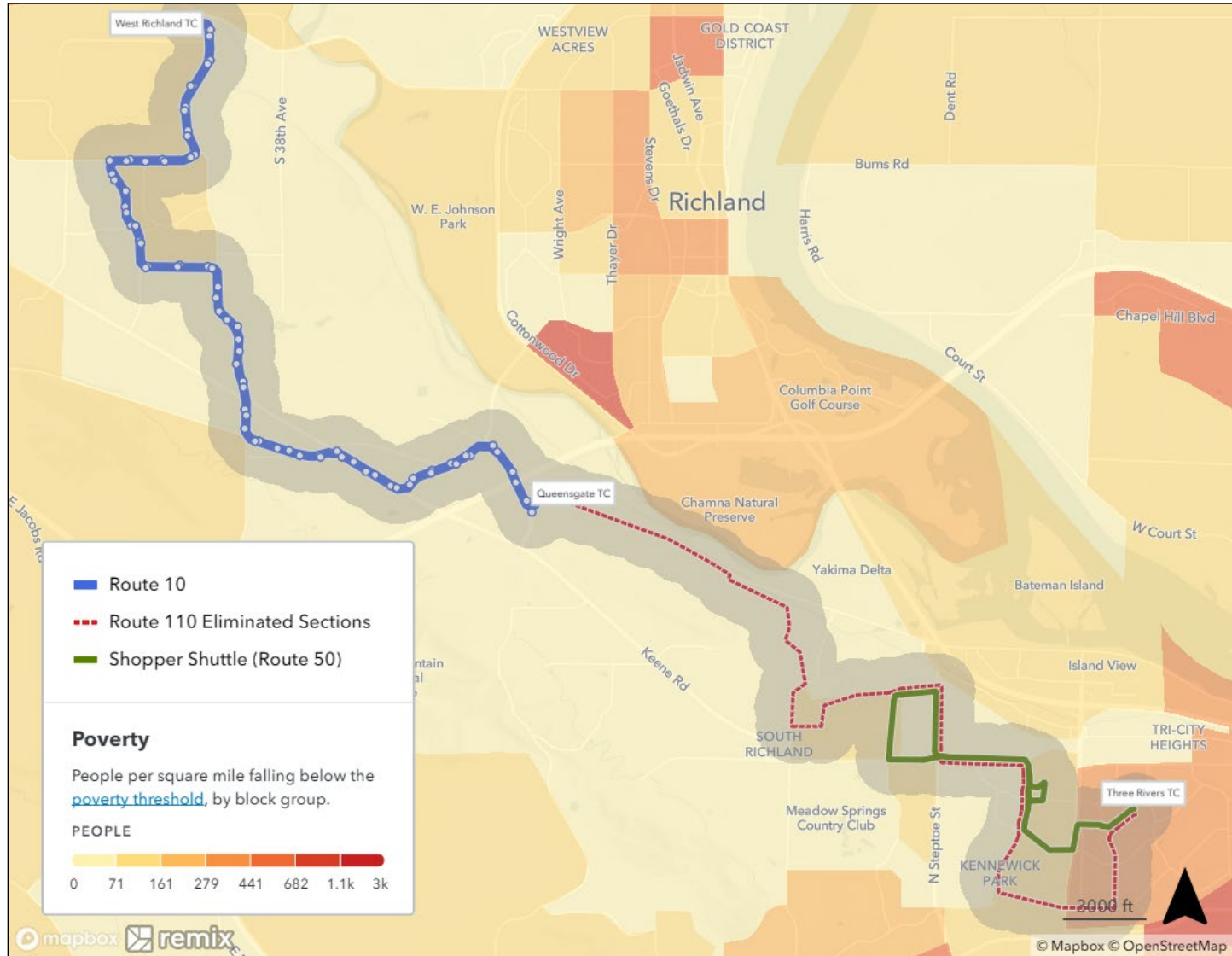
Mapa 2: Eliminación De La Ruta 110, Implementación De Las Rutas 10 Y 50



Amortiguación de ¼ de milla para minorías



Mapa 3: Eliminación De La Ruta 110, Implementación De Las Rutas 10 Y 50



Amortiguación de ¼ de milla para personas de bajos ingresos



## VISIÓN GENERAL DEL REALINEAMIENTO DE LA RUTA 25

### Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 25

- ❖ Añadir servicio a las secciones del sur de Wellsian Way
- ❖ Eliminar secciones de Cottonwood Drive que son improductivos, utilizar SR 240 para acceder a Duportail St.
- ❖ Sin cambio de tramo de servicio
- ❖ Considerado un cambio de servicio importante basado en el aumento de horas y millas
- ❖ Impactos adversos potenciales en poblaciones Título VI
  - Minorías - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 14.6% superiores al umbral estipulado por BFT
  - Bajos ingresos - posibles cargas desproporcionadas y necesidad de mitigación
- ❖ Los cambios para las minorías superan en un 27.9% el umbral estipulado por BFT.
- ❖ No se esperan impactos dispares (minorías), pero se ha identificado una posible carga desproporcionada (bajos ingresos)
- ❖ Implementación en junio de 2024

Tabla 4: Distribución Demográfica De La Ruta 25

	Ruta 25 Actual	Recomendada Ruta 25
<b>Total</b>	12,700	11,700
<b>Minoría %</b>	28%	25%
<b>Bajos Ingresos %</b>	16%	14%

### RUTA 25 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

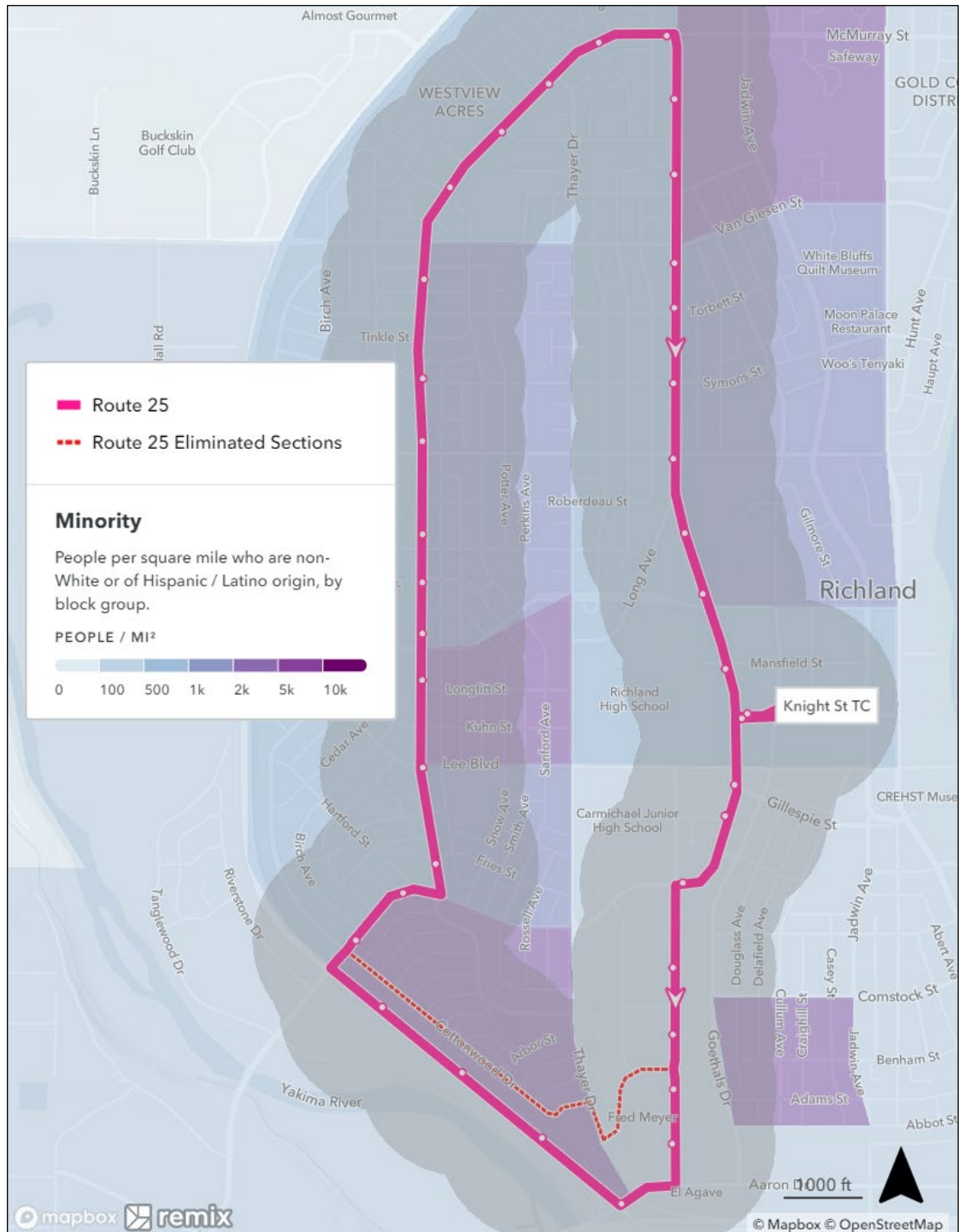
Tabla 5: Frecuencia De La Ruta 25

	Entre Semana		7 AM – 7 PM	Sábado	Domingo
	6 AM – 8 PM	8 PM – 10 PM		7 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Ruta 25</b>	30	No hay servicio	30	No hay servicio	No hay servicio

Tabla 6: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 25 (No Hay Cambios)

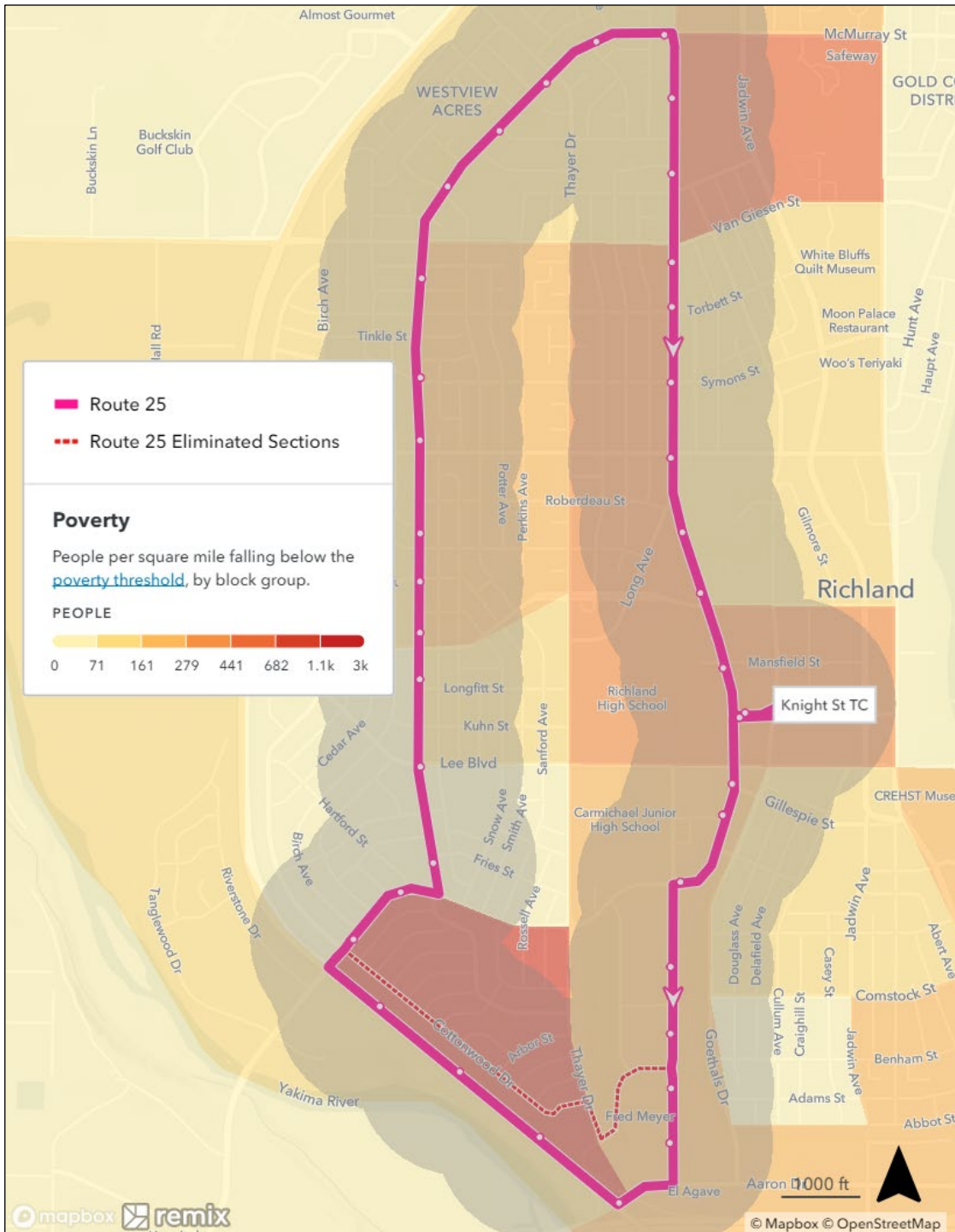
	Entre Semana	Sábado	Domingo
<b>Ruta 25</b>	6:00 AM – 8:00 PM	7:00 AM – 7:00 PM	No hay servicio

Mapa 4: Realineación De La Ruta 25



Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 5: Realineación De La Ruta 25



Amortiguación de ¼ de milla de bajos ingresos

## VISIÓN GENERAL PARA RUTA 50 LA LANZADERA DE COMPRAS

### Ruta 50 Perfil De Cambio De Servicio Para La Lanzadera De Compras

- ❖ Una ruta que circula por el área comercial de Columbia Center a través de Three Rivers Transit Center. Se comercializará como " Lanzadera de compras."
- ❖ Proporciona servicio directo al centro comercial a través de una nueva alineación por el aparcamiento del Columbia Center Mall
- ❖ Servicio de 30 minutos entre semana, servicio de 15 minutos los sábados
- ❖ Proporciona cobertura en zonas productivas de la eliminada Ruta 110 a lo largo de Gage Blvd. y Steptoe St.
- ❖ Establece un nuevo servicio a lo largo de Grandridge Blvd.
- ❖ Se considera un cambio de servicio importante debido a que es un servicio nuevo
- ❖ Impactos adversos potenciales sobre las poblaciones del Título VI
  - Minorías - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 14.4% inferiores al umbral estipulado por BFT
  - Bajos ingresos - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 7.7% inferiores al umbral estipulado por BFT.
- ❖ No se esperan impactos dispares (minorías) ni cargas desproporcionadas (bajos ingresos)
- ❖ Fecha de aplicación: junio de 2024 si la infraestructura está en marcha

Tabla 7: Distribución Demográfica De La Ruta 50

Recomendada Ruta 50	
Total	5,800
Minoría %	26%
Bajos ingresos %	4%

### RUTA 50 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

Tabla 8: Frecuencia De La Ruta 50 (Nuevo Servicio)

	Entre Semana		Sábado		Domingo
	8 AM – 8:30 PM	8: 30 PM – 10 PM	7 AM – 8:30 PM	8:30 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Ruta 50</b>	30	No hay servicio	15	No hay servicio	No hay servicio

Tabla 9: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 50 (Nuevo Servicio)

	Entre Semana	Sábado	Domingo
<b>Ruta 50</b>	8:00 AM – 8:54 PM	8:00 AM – 8:54 PM	No hay servicio







# VISIÓN GENERAL DE LA EXTENSIÓN DE LA RUTA 67

## Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 67

- ❖ Realineación y ampliación de la Ruta 67 para dar servicio a Burns Rd. y proporcionar servicio directo a Chiawana High School, Reynolds Middle School y McLoughlin Middle School a través de la Rd. 84
- ❖ Proporciona cobertura a las nuevas zonas en desarrollo de Pasco
- ❖ Servicio de 30 minutos entre semana y los sábados
- ❖ Considerado un cambio importante en el servicio debido al cambio en las millas y horas de ingresos
- ❖ Impactos adversos potenciales en poblaciones Título VI
  - Minorías - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 9.8% superiores al umbral estipulado por el BFT
  - Bajos ingresos - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 0.8% superiores al umbral estipulado por BFT.
- ❖ No se esperan impactos dispares (minorías) ni cargas desproporcionadas (bajos ingresos)
- ❖ Fecha de aplicación: junio de 2024 si la infraestructura está en marcha

Tabla 10: Distribución Demográfica De La Ruta 67

	Ruta 67 Actual	Recomendada Ruta 67
<b>Total</b>	12,500	17,000
<b>Minoría %</b>	59%	57%
<b>Bajos ingresos %</b>	16%	15%

## RUTA 67 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

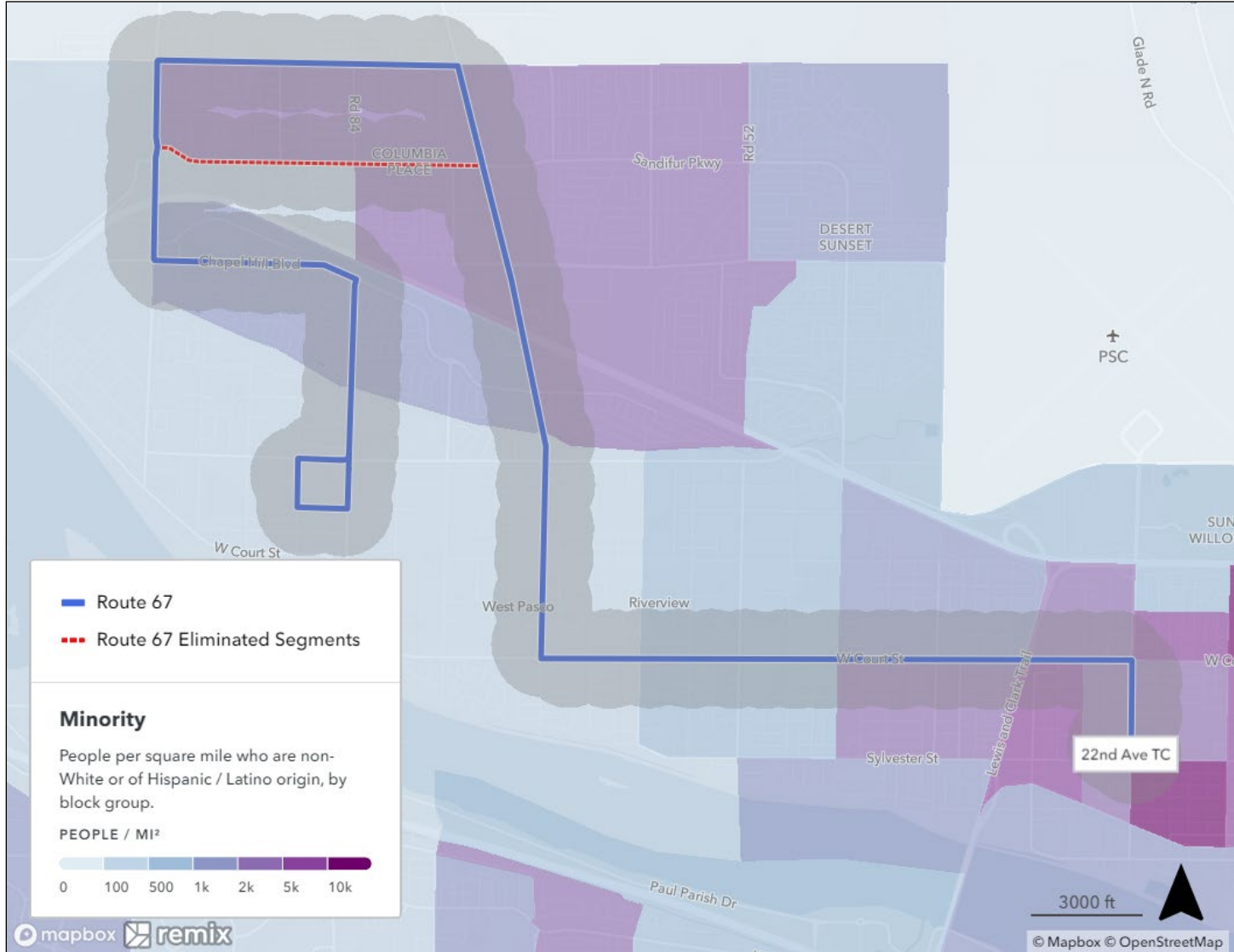
Tabla 11: Frecuencia De La Ruta 67 (No Hay Cambios)

	Entre Semana		Sábado		Domingo
	6 AM – 8 PM	8 PM – 10 PM	7 AM – 7 PM	7 PM – 10 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Ruta 67</b>	30	30	30	30	No hay servicio

Tabla 12: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 67 (No Hay Cambios)

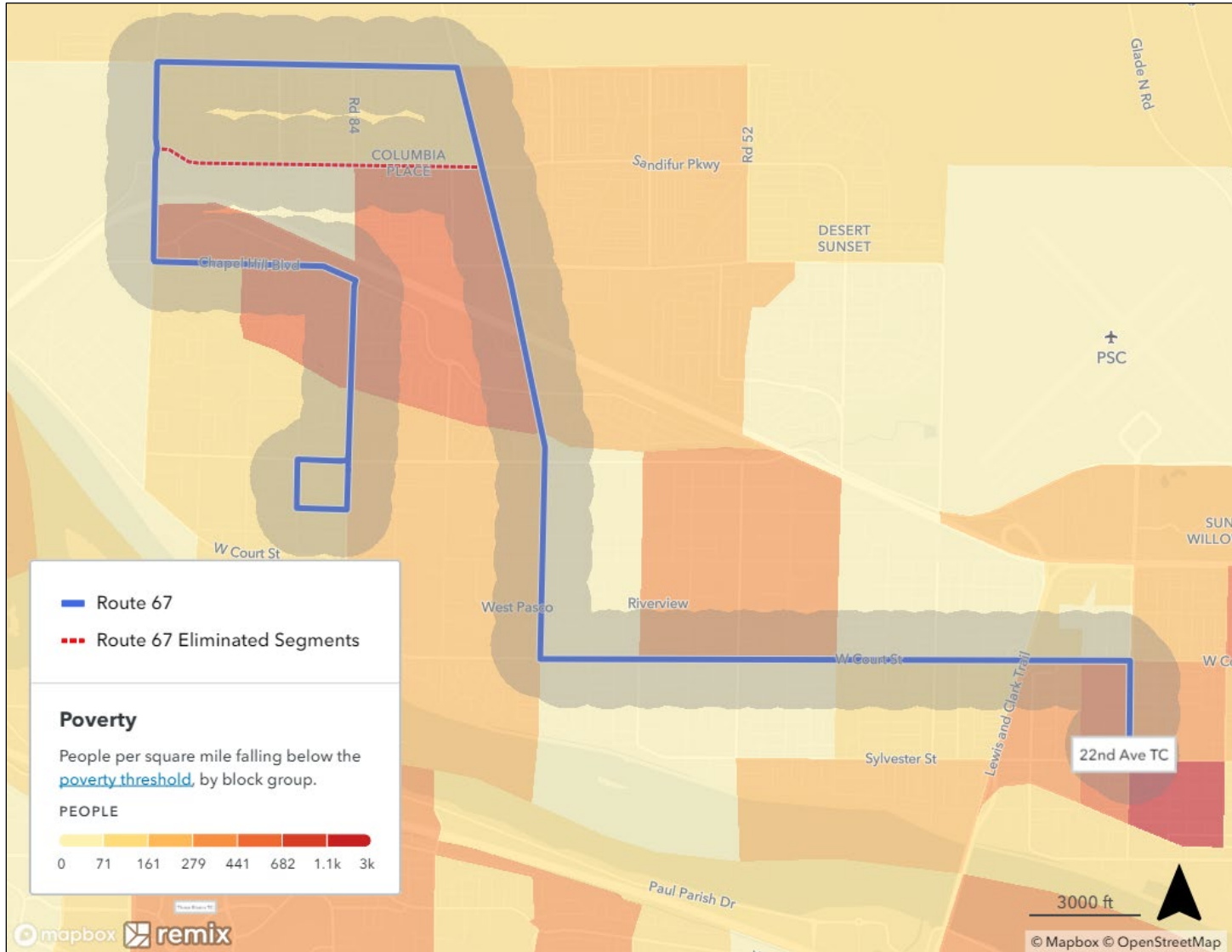
	Entre Semana	Sábado	Domingo
<b>Ruta 67</b>	6:00 AM – 10:00PM	7:00 AM – 10:00PM	No hay servicio

Mapa 8: Ampliación De La Ruta 67



Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 9: Ampliación De La Ruta 67



Amortiguación de ¼ de milla de bajos ingresos

## AMPLIACIÓN DE LA RUTA 170 Y AUMENTO DE FRECUENCIAS

### Perfil De Cambio De Servicio Recomendado Para La Ruta 170

- ❖ Realineación de la Ruta 170 para proporcionar servicio a Benton City y Prosser a través de Queensgate Transit Center
- ❖ Supresión del servicio a Knight Street Transit Center en Wellsian Way en Richland
- ❖ Realineamiento de la Ruta 170 a través de Benton City para proveer servicio bidireccional en 9th St. y eliminar el servicio en 7th St.
- ❖ Realineación a través de Prosser para proporcionar un mejor servicio local a las escuelas de la zona, el centro de Prosser, y la zona comercial del norte adyacente a Merlot Dr.
- ❖ Servicio de 60 minutos durante las horas punta los días laborables
- ❖ Servicio de 120 minutos los sábados
- ❖ Considerado un cambio importante en el servicio debido al cambio en los ingresos por millas y horas
- ❖ Impactos adversos potenciales en las poblaciones del Título VI
  - Minorías - no se esperan cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 5% inferiores al umbral estipulado por BFT
  - Bajos ingresos - no se prevén cargas desproporcionadas
- ❖ Los cambios soportados por las minorías son un 11,4% inferiores al umbral estipulado por BFT
- ❖ No se prevén impactos dispares (minorías) ni cargas desproporcionadas (bajos ingresos)
- ❖ Fecha de aplicación: junio de 2024 si la infraestructura está en marcha

Tabla 13: Distribución Demográfica De La Ruta 170

	Ruta 170 Actual	Recomendada Ruta170
<b>Total</b>	5,100	5,600
<b>Minoría %</b>	38%	37%
<b>Bajos ingresos %</b>	20%	12%

### RUTA 170 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

Tabla 14: Frecuencia De La Ruta 170

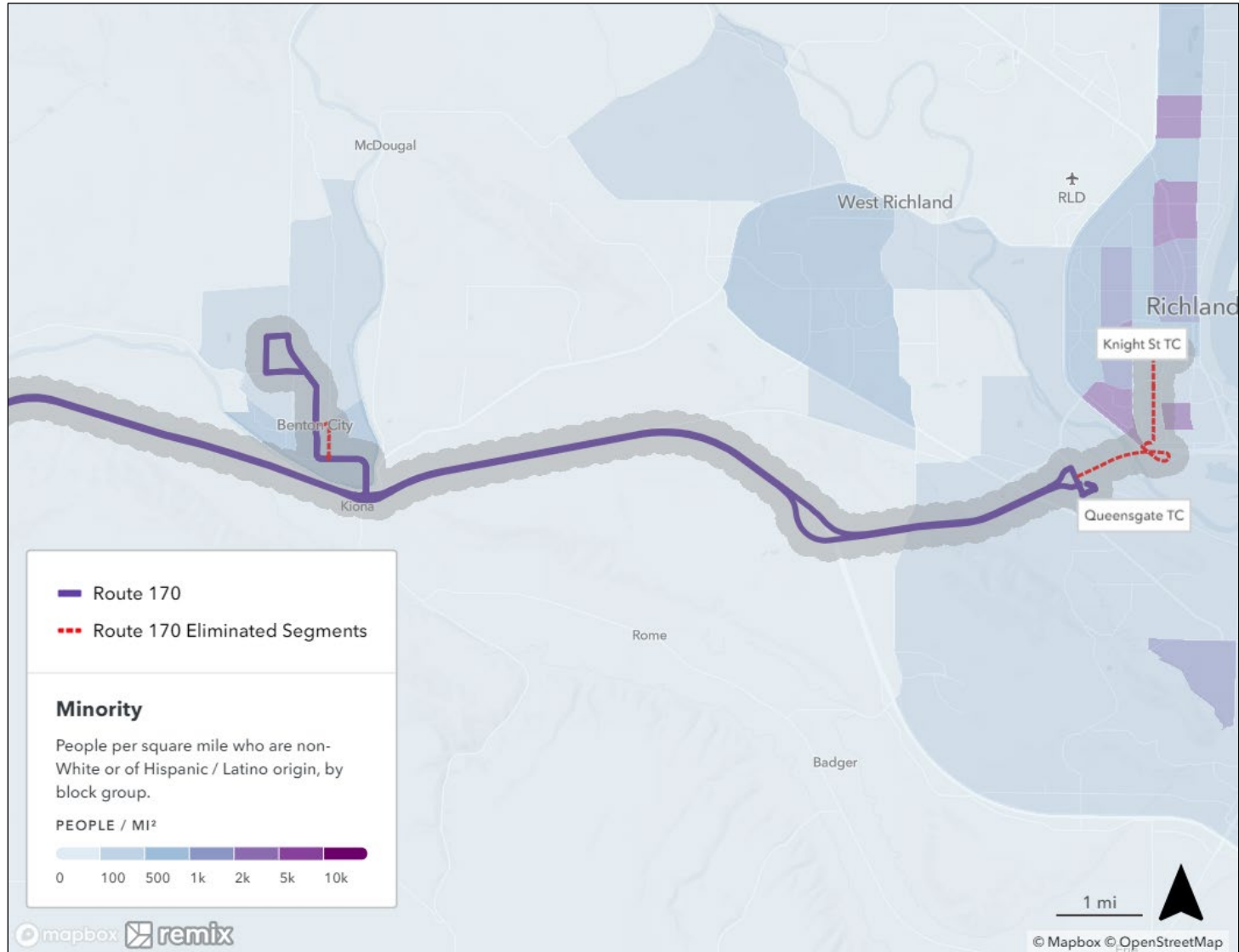
	Entre Semana		Sábado	Domingo	
	5 AM – 6 PM	6 PM – 9:30 PM	7 AM – 8 PM	8 PM – 9:30 PM	8 AM – 6:30 PM
<b>Ruta 170</b>	60 (Peak) 120 (Off-Peak)	120	120	No hay servicio	No hay servicio

Tabla 15: Cambios En La Extensión Del Servicio De La Ruta 170

	Entre Semana	Sábado	Domingo
<b>Ruta 170</b>	5:13 AM – 9:40 PM	7:00 AM – 8:40 PM	No hay servicio

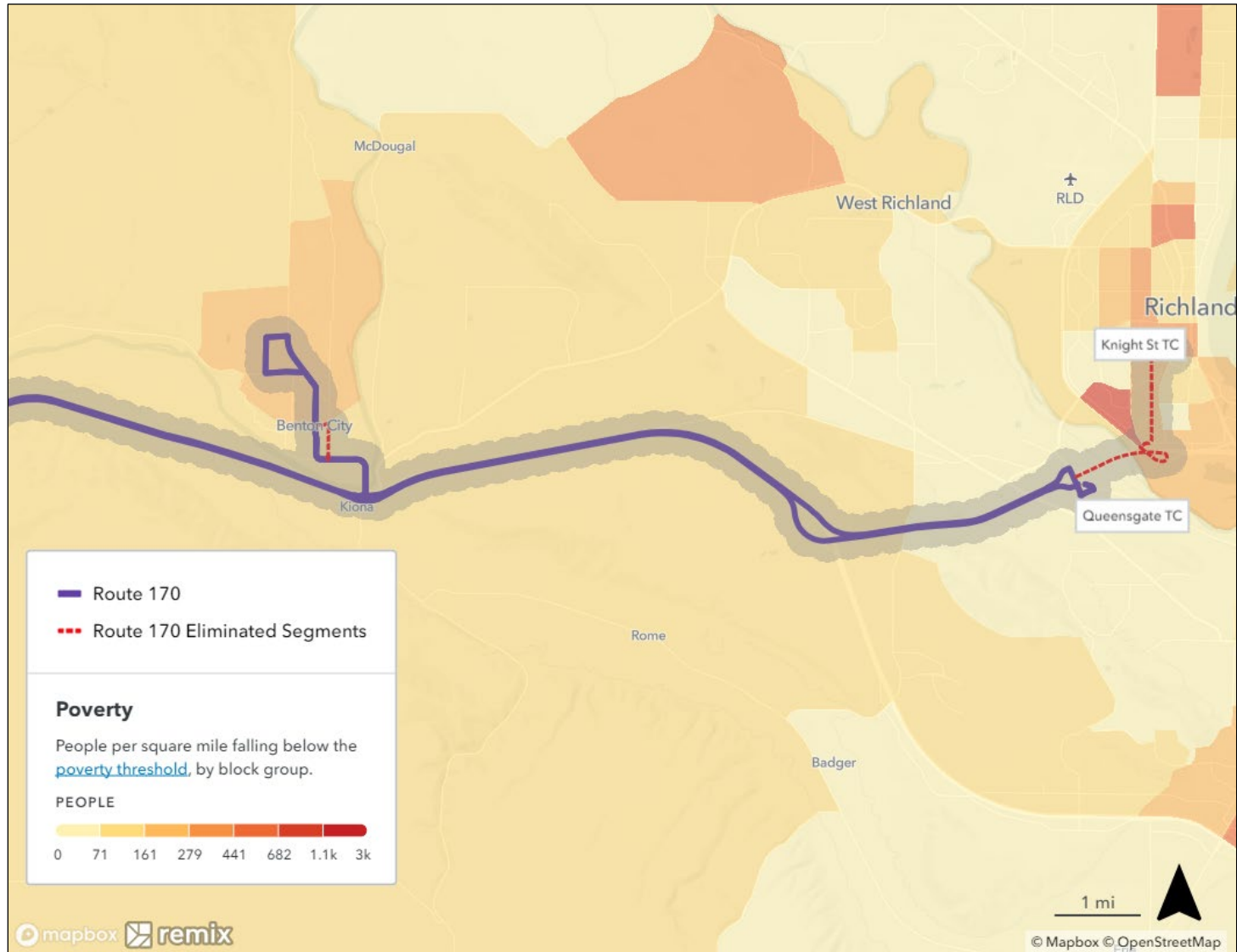


Mapa 10: Ampliación De Ruta 170 Benton City & Richland



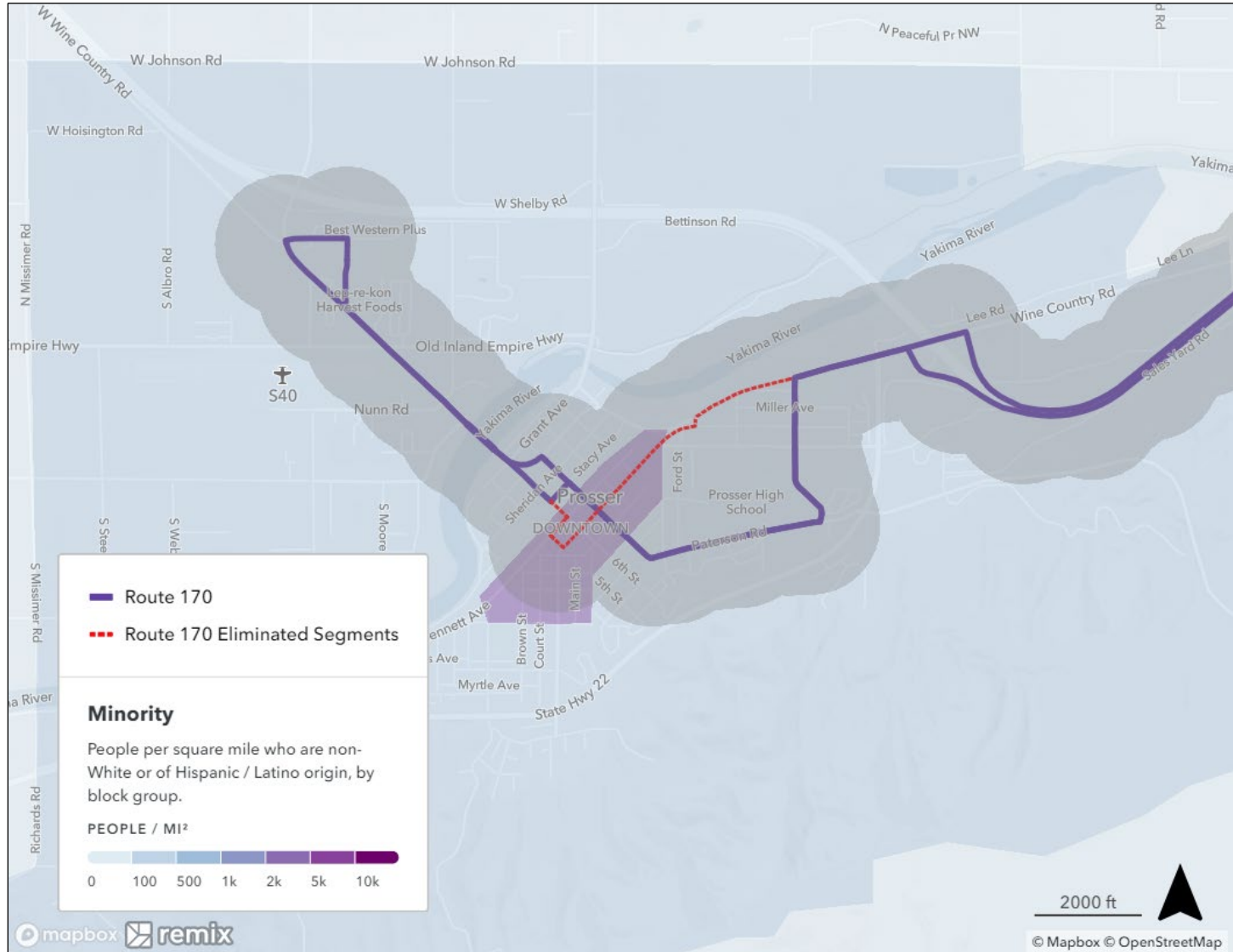
Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 11: Ampliación De La Ruta 170



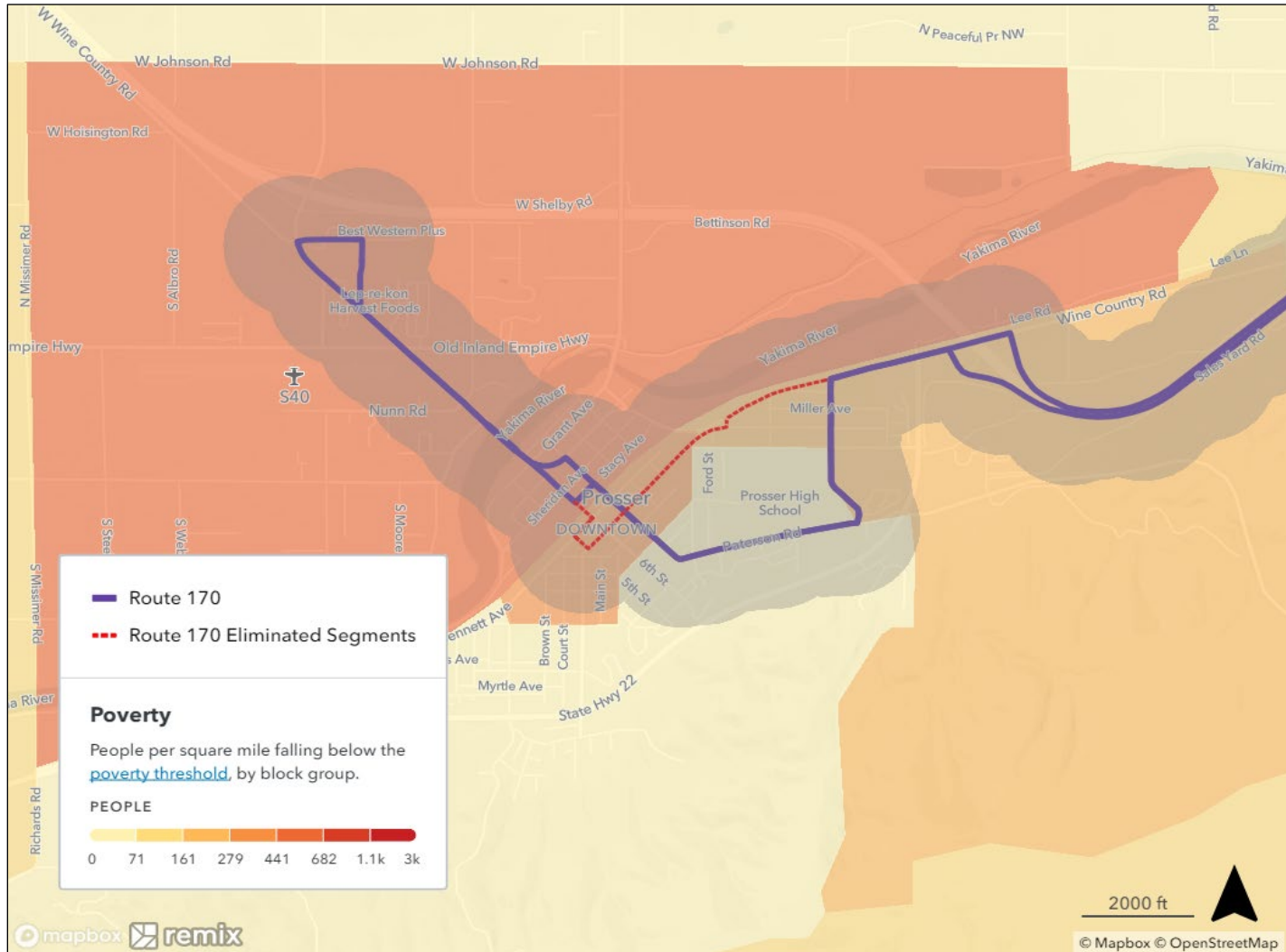
Amortiguación de ¼ de milla para personas de bajos ingresos

Mapa 12: Ampliación De La Ruta 170 Prosser



Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 13: Extensión De La Ruta 170 Prosser



Amortiguación de ¼ de milla para personas de bajos ingresos

## **CAMBIOS DE SERVICIO MENORES RECOMENDADOS**

El ASP 2024 incluye pequeños cambios de horario en dos rutas:

- ❖ Ruta 123 - Realineamiento para dar servicio a Queensgate Transit Center, eliminación del servicio
- ❖ Ruta 123 - Aumentar la cobertura los domingos para dar servicio al centro comercial Columbia Center Mall (sólo domingos) y ampliar la ruta para que opere en la alineación actual de días laborables y sábados
- ❖ Ruta 123 - Supresión del servicio de transporte escolar suplementario debido a su baja productividad

Además, es posible que BFT tenga que realizar pequeños ajustes de horario en otras rutas y añadir, modificar o eliminar servicios de sobrecarga y de viajeros en función de la demanda.

## **RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIOS DEL TÍTULO VI2024**

Esta sección detalla los resultados de un análisis de equidad de servicio realizado para los principales cambios de servicio planificados detallados en el plan de servicio anual de 2024. Estos grandes cambios de servicio incluyen la implementación de la Ruta 10 y la eliminación de la Ruta 110, la realineación de la Ruta 25, de la Lanzadera de Compras (Ruta 50), la realineación y extensión de la Ruta 67, y la realineación, extensión y aumento de frecuencia de la Ruta 170.

BFT lleva a cabo análisis de equidad en el servicio para evitar efectos adversos, impactos dispares, cargas desproporcionadas y un trato injusto de las minorías y las poblaciones con bajos ingresos en el área de servicio de BFT. En concreto, el personal de BFT está obligado a "valorar los cambios significativos de servicios y tarifas en todo el sistema y los mejoramientos propuestos en las fases de planificación y programación para determinar si dichos cambios tienen un impacto discriminatorio". Este análisis de equidad de servicio fue realizado por el personal de BFT para evaluar los cambios de servicio propuestos, que no incluyen ningún cambio de tarifa, en cumplimiento de la Circular 4702.1B §4, Cap.4-10 de la FTA.

Después de un análisis más detallado, se llegó a la conclusión de que todos los cambios, excepto el realineamiento de la ruta 25, no tendrán efectos dispares (minorías) ni cargas desproporcionadas (bajos ingresos). El realineamiento de la Ruta 25 podría causar efectos adversos en las poblaciones de bajos ingresos, pero el segmento de la ruta que se está eliminando tiene poco o ningún número de usuarios. Además, la comunidad ha expresado su preocupación por la velocidad percibida del tránsito en la zona. BFT ha evaluado a fondo la seguridad y las velocidades históricas. La estrechez de estas calles contribuye a esta percepción. Sin embargo, como parte del análisis, BFT ha evaluado los niveles de usuarios y las rutas de esta zona y la demanda no justifica la continuación de este segmento de la ruta 25. La decisión de reajustar el servicio se deriva del compromiso de BFT de alinear mejor los recursos con las necesidades de la comunidad, garantizando que el tránsito se utilice donde pueda tener el impacto más significativo y satisfacer las demandas de la comunidad de manera efectiva.

En conclusión, los cambios de servicio recomendados darán lugar a un aumento del servicio y pocas zonas experimentarán una disminución de las frecuencias o la eliminación del servicio. BFT ha identificado varias medidas de mitigación para garantizar que no se produzcan posibles efectos adversos. Cualquier cambio en la nomenclatura de las rutas entre la aprobación del cambio de servicio y su implementación se identificará y explicará tanto al Consejo de Administración de BFT como al público antes de su implementación.



## Metodología De Análisis De La Equidad De Servicio

El personal de BFT utilizó Remix para llevar a cabo este análisis de equidad del servicio. Remix tiene la capacidad de generar automáticamente un informe del Título VI (Datos de la Encuesta sobre la Comunidad Estadounidense 2017-2021) comparando las rutas fijas existentes con los cambios propuestos.

Remix implementa la siguiente metodología para proporcionar datos precisos de análisis de equidad de servicio:

1. Calcular la población de bajos ingresos y de minorías en un radio de 1/4 de milla de las rutas fijas actuales y propuestas
  - a. Para cada ruta, construir una forma que represente el área dentro de un cuarto de milla de cualquiera de su alineación de ruta
  - b. Intersecte el área de captación con los datos del censo ACS 2017-2021. Obtenga una lista de grupos de bloques y el porcentaje de superposición con cada uno
  - c. Para cada grupo de bloques, tome el porcentaje de superposición y multiplíquelo por las estadísticas del grupo de bloques
2. Comparar el número de personas que se desplazan, antes y después
  - a. Multiplique la población cercana a una ruta, por el número de viajes que realiza (al año), para obtener los "viajes de personas"
  - b. Repita la operación con las poblaciones de bajos ingresos y de minorías para obtener los "viajes de personas de bajos ingresos" y los "viajes de personas de minorías."
  - c. Comparar estas proporciones entre las versiones actual y propuesta de la ruta, para obtener un conjunto de diferencias de viajes de personas. Remix compara las rutas actuales con las rutas propuestas que tienen el mismo nombre
3. Obtenga la diferencia total de viajes de personas en todo el sistema de transporte
  - a. Repita el proceso anterior para cada ruta del sistema de transporte
  - b. Sume la diferencia de viajes de personas. Esto arrojará tres números: la diferencia total de viajes de personas, la diferencia total de viajes de personas de bajos ingresos y la diferencia total de viajes de personas de minorías
4. Calcule el cambio soportado por las poblaciones de bajos ingresos y las minorías
  - a. Divida la diferencia total de viajes de personas con bajos ingresos entre la diferencia total de viajes de personas para obtener el porcentaje de cambio soportado por las personas con bajos ingresos
  - b. Repita la operación para los viajes de las minorías
5. Comparar el porcentaje de cambio con la media del área de servicio
  - a. Calcule el porcentaje medio de personas con bajos ingresos y de minorías en toda el área de servicio
  - b. Reste del cambio soportado por esas poblaciones.
  - c. Obtenga dos números finales: la diferencia entre el impacto que este conjunto de cambios en el tránsito tuvo en las poblaciones de bajos ingresos y minorías en comparación con cualquier cambio promedio

## Ruta 10/110 Análisis De Equidad De Servicio (Junio 2024)

La eliminación recomendada de la ruta 110 y el cambio de nombre de la ruta 10 se calificarán como un cambio de servicio importante según la política de cambios de servicio importantes de BFT debido al cambio sustancial en el área de cobertura de la ruta, las horas de ingresos y las millas de ingresos. Como tal, se llevó a cabo un análisis de equidad de servicio para determinar si los cambios recomendados tendrán un impacto dispar y/o una carga desproporcionada para las minorías y las poblaciones de bajos ingresos afectadas.

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DISPAR

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante requiere que una población minoritaria reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población no minoritaria, ese impacto se considerará un impacto dispar según la política de impacto dispar de BFT.

Las poblaciones minoritarias sufrirán el 24% de los impactos asociados a los cambios de servicio de la Ruta 10/110. Esta proporción es un 16.5% inferior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones minoritarias no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%. No se esperan impactos dispares potenciales.

### ANÁLISIS DE LA CARGA DESPROPORCIONADA

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

Las poblaciones con bajos ingresos experimentarán el 3.9% de los impactos asociados a los cambios de servicio de la Ruta 10/110. Esto supone un 8.2% menos que la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones de bajos ingresos no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, lo que significa que no habrá una posible carga desproporcionada.

Tabla 16: Ruta 10/110 Datos Del Análisis De Equidad

Sistema Básico De Ruta Fija				Cambio De Servicio Propuesto				Proporción Del Impacto (diferencia personas-viajes)					
Población (1/4 de milla)				Población (1/4 de milla)				Viajes Adicionales			Cambios		
Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Bajos ingresos	Minoría	
13,564	3.2%	22.0%	4,285	6,496	2.5%	19.7%	4,285	-60,401,360	-2,332,205	-14,466,160	3.9%	24%	
											Media de la zona	12.1%	40.4%
											Delta	-8.2%	-16.5%

## Análisis De Equidad De Servicio Del Realineamiento De La Ruta 25 (Junio De 2024)

El realineamiento recomendado de la ruta 25 se considerará un cambio de servicio importante según la política de cambios de servicio importantes de BFT debido al cambio sustancial en el área de cobertura de la ruta, las horas de ingresos y las millas de ingresos. Por ello, se ha llevado a cabo un análisis de la equidad del servicio para determinar si los cambios recomendados tendrán un impacto dispar y/o supondrán una carga desproporcionada para las minorías y las poblaciones de bajos ingresos afectadas.

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DISPAR

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante requiere que una población minoritaria reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará un impacto dispar según la política de impacto dispar de BFT.

Las poblaciones minoritarias sufrirán el 55% de los impactos asociados al realineamiento de la Ruta 25. Esta proporción es un 14.6% superior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones minoritarias no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se prevén posibles impactos dispares.

### ANÁLISIS DE LA CARGA DESPROPORCIONADA

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

Las poblaciones con bajos ingresos sufrirán el 40% de los impactos asociados al realineamiento de la Ruta 25. Esta proporción es un 27,9% superior a la media de la zona. Esta proporción es un 27,9% superior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones de bajos ingresos superarán la media de la zona en más o menos un 20%, lo que significa que habrá una posible carga desproporcionada para las poblaciones de bajos ingresos. Dicho esto, las tres paradas de autobús que no están a corta distancia a pie de la Ruta 25 planificada (>400') tienen menos de un abordaje por día, en promedio.

Tabla 17: Ruta 25 Datos del análisis de equidad

Sistema Básico De Ruta Fija				Cambio De Servicio Propuesto				Proporción Del Impacto (diferencia personas-viajes)					
Población (1/4 de milla)				Población (1/4 de milla)				Viajes Adicionales			Cambios		
Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Bajos ingresos	Minoría	
12,774	15.9%	27.6%	8,770	11,796	13.9%	25.4%	8,770	-8,577,060	-3,426,592	-4,718,260	40%	55%	
											Media de la zona	12.1%	40%
											Delta	+27.9%	+14.6

## Análisis De Equidad Del Servicio De Lanzadera De Compras De La Ruta 50 (Junio De 2024)

La implementación recomendada de la nueva ruta 50 de lanzadera de compras se considerará un cambio de servicio importante según la política de cambios de servicio importantes de BFT debido al cambio sustancial en el área de cobertura de la ruta, las horas de ingresos y las millas de ingresos. Por lo tanto, se ha llevado a cabo un análisis de la equidad del servicio para determinar si los cambios recomendados tendrán un impacto desigual o supondrán una carga desproporcionada para las minorías y las poblaciones de bajos ingresos afectadas.

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DISPAR

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante requiere que una población minoritaria reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará un impacto dispar según la política de impacto dispar de BFT.

Las poblaciones minoritarias experimentarán el 26% de los impactos asociados a la implantación de la nueva Ruta 50. Esta proporción es un 14.4% inferior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones minoritarias no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se prevén posibles impactos dispares. Se espera que la Ruta 50 beneficie a todos los que visiten la zona comercial de Columbia Center.

### ANÁLISIS DE LA CARGA DESPROPORCIONADA

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

Las poblaciones con bajos ingresos experimentarán el 4.4% de las proporciones asociadas a la implementación de la nueva Ruta 50. Esto supone un 7.7% menos que la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones de bajos ingresos no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20% y los cambios en el servicio supondrán un aumento del mismo, por lo que no se espera que una carga desproporcionada afecte a las poblaciones de bajos ingresos. Se espera que la Ruta 50 beneficie a todos los que visitan la zona de Columbia Center.

Tabla 18: Datos Del Análisis De Equidad De La Ruta 50 (Nueva Ruta)

Sistema Básico De Ruta Fija				Cambio De Servicio Propuesto				Proporción Del Impacto (diferencia personas-viajes)					
Población (1/4 de milla)				Población (1/4 de milla)				Viajes Adicionales			Cambios		
Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Bajos ingresos	Minoría	
0	0	0	0	5,815	4.4%	26.0%	9,435	54,864,525	2,393,419	14,265,720	4.4%	26%	
											Media de la zona	12.1%	40.4%
											Delta	-7.7%	-14.4%

## Análisis De Equidad Del Servicio De Ampliación De La Ruta 67 (Junio De 2024)

La ampliación recomendada de la ruta 67 se considerará un cambio de servicio importante según la política de cambios de servicio importantes de BFT debido al cambio sustancial en el área de cobertura de la ruta, las horas de ingresos y las millas de ingresos. Como tal, un análisis de equidad de servicio se llevó a cabo para determinar si los cambios recomendados se traducirán en un impacto dispar y / o carga desproporcionada para las minorías y las poblaciones de bajos ingresos afectados.

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DISPAR

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante requiere que una población minoritaria reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará un impacto dispar según la política de impacto dispar de BFT.

Las poblaciones minoritarias experimentarán el 50.2% de las proporciones asociadas a la ampliación de la Ruta 67. Esta cifra es un 9.8% superior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones minoritarias no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se prevén impactos dispares potenciales.

### ANÁLISIS DE LA CARGA DESPROPORCIONADA

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

Las poblaciones con bajos ingresos experimentarán el 12.9% de las proporciones asociadas a la ampliación de la Ruta 67. Esta cifra es un 0.8% superior a la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones de bajos ingresos no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se espera que una carga desproporcionada afecte a las poblaciones de bajos ingresos.

Tabla 19: Ruta 67 Datos Del Análisis De Equidad

Sistema Básico De Ruta Fija				Cambio De Servicio Propuesto				Proporción Del Impacto (diferencia personas-viajes)					
Población (1/4 de milla)				Población (1/4 de milla)				Viajes Adicionales			Cambios		
Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Viajes anuales	Total	Bajos ingresos	Minoría	Bajos ingresos	Minoría	
11,903	16.3%	59.5%	9,500	16,581	15.2%	56.8%	9,500	90,212,000	11,619,480	45,315,000	12.9%	50.2%	
											Media de la zona	12.1%	40.4%
											Delta	+0.8%	+9.8



## Ampliación De La Ruta 170 Y Aumento De La Frecuencia Análisis De Equidad Del Servicio (Junio De 2024)

La ampliación recomendada y el aumento de las frecuencias más frecuentes en la ruta 170 se considerarán un cambio importante en el servicio según la Política de cambios importantes en el servicio de BFT debido al cambio sustancial en el área de cobertura de la ruta, las horas de ingresos y las millas de ingresos. Como tal, un análisis de equidad de servicio se llevó a cabo para determinar si los cambios recomendados se traducirán en un impacto dispar y / o carga desproporcionada para las minorías y las poblaciones de bajos ingresos afectados.

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DISPAR

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante requiere que una población minoritaria reciba un 20% menos de beneficios o efectos adversos un 20% más que esos beneficios o soporte efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará un impacto dispar según la política de impacto dispar de BFT.

Las poblaciones minoritarias recibirán 35.4% de las proporciones asociadas con la ampliación y el aumento de las frecuencias punta en la Ruta 170. Los cambios soportados por las poblaciones minoritarias no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se esperan impactos dispares potenciales.

### ANÁLISIS DE LA CARGA DESPROPORCIONADA

Si el impacto de una propuesta de cambio de servicio importante o cualquier propuesta de cambio de tarifa requiere que una población de bajos ingresos reciba un 20% menos de beneficios o soporte efectos adversos un 20% más que esos beneficios o efectos adversos recibidos o soportados por la población sin minorías, ese impacto se considerará una carga desproporcionada.

Las poblaciones de bajos ingresos experimentarán el 0.7% de las proporciones asociadas con la ampliación y el aumento de las frecuencias máximas en la Ruta 170. Esto supone un 0.8% por encima de la media de la zona. Los cambios soportados por las poblaciones de bajos ingresos no superarán la media de la zona ni en más ni en menos del 20%, por lo que no se espera que una carga desproporcionada afecte a las poblaciones de bajos ingresos.

Tabla 20: Datos Del Análisis De Equidad De La Ruta 170

Sistema Básico De Ruta Fija			Cambio De Servicio Propuesto				Proporción Del Impacto (diferencia personas-viajes)					
Población (1/4 de milla)			Población (1/4 de milla)				Viajes Adicionales			Población (1/4 de milla)		
Total	Bajos ingresos	Minoría	Total	Bajos ingresos	Minoría	Total	Bajos ingresos	Minoría	Total	Bajos ingresos	Minoría	Total
11,903	16.3%	59.5%	9,500	16,581	15.2%	56.8%	9,500	90,212,000	11,619,480	45,315,000	12.9%	50.2%
										Media de la zona	12.1%	40.4%
										Delta	+0.8%	+9.8

## RESUMEN DEL ANÁLISIS DE EQUIDAD DE SERVICIO

Basándose en los resultados del análisis de equidad del servicio en relación con los cambios de servicio recomendados en el ASP 2024, el personal de BFT ha llegado a la conclusión de que no se producirá ninguna proporción dispar si se implementan los cambios de servicio recomendados. Existe la posibilidad de que se produzca una carga desproporcionada como resultado de los cambios recomendados en la ruta 25, pero las paradas de autobús que se suprimirán tienen un bajo número de usuarios. Esta conclusión significa que no habrá efectos adversos aparentes en las poblaciones minoritarias o de bajos ingresos como resultado de los cambios de servicio previstos en el ASP 2024 (Tabla 22). De hecho, si se implementan, estos cambios de servicio resultarán en una notable ganancia neta de servicio a las poblaciones de bajos ingresos y minorías y beneficiarán a todos los que utilizan el sistema de rutas fijas de BFT (Tabla 21).

Tabla 21: Resultados Del Análisis De Equidad De Servicio

Cambio	Viajes De Personas Diferencia Total				
	Viajes para personas	Bajos Ingresos	Minoría	Bajos Ingresos	Minorías
2024 ASP	+92,730,000	+8,371,081	+46,291,575	9.0%	49.9%

	Bajos Ingresos	Minoría
Cambio Soportado por	9.0%	49.9%
Media de la zona	12.1%	40.4%
Delta	-3.0%	9.5%

Tabla 22: Determinación Del Impacto Y La Carga Desproporcionados

Cambios En El Servicio	Fecha Efectiva	Cambio De Servicio Importante	Impacto Dispar	Carga Desproporcionada
Ruta 10/Route 110	6/16/24	Sí	No	No
Ruta 25	6/16/24	Sí	No	Sí
Ruta 50	6/16/24	Sí	No	No
Ruta 67	6/16/24	Sí	No	No
Ruta 123	6/16/24	No	N/A	N/A
Ruta 170	6/16/24	Sí	No	No
Modificaciones de programación	6/16/24	No	N/A	N/A

## Esfuerzos De Mitigación

La única población que perderá el servicio directo de ruta fija si se implementan los cambios de servicio propuestos en el Plan de Servicio Anual 2024 son los que viven en el próspero vecindario de Hills West y a lo largo de Cottonwood Dr. en Richland.

El cambio de la Ruta 25 resultará en la eliminación de cuatro paradas a lo largo de Cottonwood Dr. Tres de los cuatro promedios tienen menos de un abordaje por día. La parada RC176, que tiene un promedio de tres abordajes diarios, está a 430' de la parada RC426 en Duportail St., que continuará siendo servida por la Ruta 25. La última parada que se suprimirá, RC472, tiene una media de 12 pasajeros al día, pero se encuentra a menos de 300 pies de una parada que seguirá siendo atendida por la ruta fija. CONNECT seguirá prestando servicio en esta zona.

Los esfuerzos de mitigación incluyen:

- ❖ Conservar el servicio en las paradas de autobús situadas a poca distancia de las paradas eliminadas
- ❖ Mantenimiento del servicio a la demanda CONNECT en la zona afectada

El personal de BFT ha llegado a la conclusión de que estos esfuerzos de mitigación reducirán la posibilidad de que se produzcan desigualdades si se aprueban los cambios de servicio esbozados en el Plan de Servicio Anual 2024.

## DIVULGACIÓN PÚBLICA Y COMENTARIOS

### INICIATIVAS DE DIVULGACIÓN

El ASP 2024 permaneció abierto al público del 6 de octubre al 9 de noviembre de 2023. El personal ofreció cuatro oportunidades para que la comunidad aportara sus comentarios. Las sesiones estuvieron disponibles en persona y en línea a través de Zoom. El personal de planificación organizó el período de divulgación pública, que incluyó la participación directa con la comunidad, tres jornadas de puertas abiertas y una audiencia pública. Las sesiones se promocionaron en el sitio web y las redes sociales de BFT, en centros de tránsito, con agencias asociadas y en el Tri-City Herald.

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

**Enlace para Zoom:**

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

**Reunión: 826 5962 9188**

**Código de acceso: 277568**

Por teléfono: 1.253.205.0468    o    (llamada gratuita) 877.853.5247

❖ Audiencia pública

- **November 9 at 6 p.m.** durante la reunión del Consejo de Administración

Localización: Edificio de la Administración del Condado de Benton situado en 7122 W. Okanogan Place Edificio E, Cuarto 303, Kennewick, Washington.

**Enlace**

**para**

**Zoom:**

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

**Reunión: 989 6217 8731**

**Código de acceso: 833979**

Por teléfono: 1.253.215.8782 o (llamada gratuita) 888.788.0099

Se facilitaron servicios de traducción en español. Además, se creó [un sistema de mapas interactivo](#) que se promocionó en la página web de BFT. El período de comentarios también se promovió en los autobuses de tránsito, plataformas, y con los socios de la comunidad para obtener retroalimentación sobre los cambios de ruta propuestos. También se aceptaron comentarios a través de la página web de BFT, enviados por correo electrónico a Planificación ([planning@bft.org](mailto:planning@bft.org)) o poniéndose en contacto con el Servicio de Atención al Cliente. La información sobre las sesiones de divulgación pública se anunció durante todo el periodo de comentarios públicos. Este foro permitió a los miembros del público ver un mapa interactivo de los cambios de servicio propuestos y proporcionar comentarios nombrados o anónimos. El análisis de la equidad del servicio y el ASP se publicaron en formato digital en el sitio web de BFT.

A nivel interno, se organizaron dos sesiones sobre la Ruta de la Innovación para discutir el ASP con los operadores y asegurarse de que se respondía a cualquier pregunta o preocupación.

## Comentarios Del Público

### PUERTAS ABIERTAS DEL 12 DE OCTUBRE

Cinco miembros de la comunidad participaron en la primera jornada de puertas abiertas el 12 de octubre. Dos de ellos formaban parte del Citizen's Advisory Network (CAN) de BFT. Los siguientes puntos fueron discutidos y el personal de BFT proporcionó más aclaraciones:

- ❖ Mejoramientos del tránsito o disponibilidad desde Knight Street hasta Queensgate
- ❖ Solicitud de actualización de los mapas de ASP para incluir las paradas y definir claramente las revisiones de las rutas
  - Acción: Se actualizaron los mapas de ASP para reflejar la solicitud y la claridad
- ❖ Funcionalidad de CONNECT y cómo ayudaría al Centro de Veteranos
- ❖ Hacer modificaciones en el nombre del Servicio Piloto para mejorar lo que el servicio está ofreciendo
  - Acción: El título de la sección se cambió de servicio piloto a servicio preliminar para el aeropuerto
- ❖ Cumplimiento de las normativas de uso de bolsas y carritos de la compra en las rutas fijas
  - Acción: El personal de BFT le recordará a Operaciones y Capacitación sobre la consistencia en la ruta fija para las bolsas de comestibles y discutirá más a fondo los portadores de comestibles permitidos
- ❖ Detalles del proyecto para el West Pasco Transit Center y lo que abarcaría y las instalaciones circundantes
- ❖ Solicitud para agregar paradas en Kennewick Ave. al este de Olympia

Nueve miembros de la comunidad participaron en la segunda sesión de puertas abiertas. Uno de los participantes era un planificador de la ciudad de Pasco. Los siguientes puntos fueron discutidos y el personal de BFT proporcionó más aclaraciones:

- ❖ Solicitud de considerar la aplicación de tránsito como una opción para comprar pases y mostrar a los conductores el pase digital en lugar de tener que ir a recogerlos durante las horas de oficina en Servicio al Cliente una vez comprados en línea.
- ❖ Encontrar otras opciones de transporte porque la Ruta 41 termina antes que todas las demás rutas
- ❖ Trabajar para identificar claramente de forma visual y audible las paradas a lo largo de la Ruta 41 ya que actualmente no indican si es en sentido horario o antihorario
- ❖ Aclaración sobre la eliminación de la parte oriental de la Ruta 110
- ❖ Añadir detalles al mapa para incluir la adición o supresión de una ruta en el ASP
  - Acción: Se actualizaron los mapas de ASP para identificar claramente la eliminación y adición de una ruta
- ❖ Opciones de transporte con la supresión de la 110
- ❖ Preguntas sobre lo que se considera un elevado número de usuarios
- ❖ Sorprende que no tengamos servicio a Hanford
- ❖ Preocupación por la supresión del 123 en comparación con las cifras previstas para la ruta 50. Es vital comenzar la educación temprana sobre el uso del transporte y la comprensión de la importancia del transporte público. Un miembro de la comunidad preferiría no remover la ruta para asegurar que sea una opción segura para aquellos que no tienen la opción de viajar en autobús.
- ❖ Contento con los cambios de 170 y 123 para mejorar el desbordamiento
- ❖ ¿En qué medida nos coordinamos con los planificadores municipales para el desarrollo urbanístico?
- ❖ Visión de futuro de un viaje rápido de Pasco a Richland
- ❖ El cliente preferiría ver la antigua Ruta 120 en lugar de la Ruta 1 y quitarla de Lowe's
- ❖ ¿Con quién tenemos que ponernos en contacto para conseguir derechos de paso exclusivos?
- ❖ Posibilidad de volver a poner retenciones de 2 ó 5 minutos, especialmente en la Ruta 1
- ❖ ¿Cuándo se mejorarán las rutas de West Richland?
- ❖ ¿Quién es responsable de los impuestos? Me gustaría que se aumentaran para mejorar nuestros servicios. ¿Con quién debo hablar?
- ❖ Evaluar mover la parada de la Ruta 123 cerca del Restaurante Agave más cerca de Goethals para evitar la luz
- ❖ Se tarda demasiado en atar las sillas de ruedas. ¿Podría BFT estudiar la posibilidad de reciclar al personal de la ruta fija para mejorar el proceso y evitar retrasos?



## 23 DE OCTUBRE PUERTAS ABIERTAS VIRTUALES

Seis miembros de la comunidad participaron en la sesión virtual. Se recibieron los siguientes comentarios:

- ❖ Eliminación de Tripper 123s: Entiendo la necesidad de retirarlo debido al bajo número de pasajeros, pero mis hijos han estado viajando en él desde que tenían 4 años y ahora mi hijo menor es un estudiante a nivel de secundaria. Creo que el Tripper no ha sido bien comercializado al público o a las escuelas cercanas. Aunque sé que es totalmente contraproducente y que están intentando eliminar una ruta que no es efectiva, mi petición es que hagamos un último esfuerzo de marketing para promocionar el Tripper. Conozco a gente que vive en la zona y creo que la gente no sabe que es una opción. El trayecto en autobús al colegio normalmente dura 1 hora y el BFT Tripper 123s es una forma más rápida de llegar al colegio que utilizar el autobús escolar. Creo que el servicio de transporte de compradores podría funcionar como una opción para mí y mis hijos, pero aún así recomendaría que intentáramos promocionarlo entre la comunidad adecuada.
- ❖ Solicitud de información adicional sobre Vanpool para personas mayores en West Richland

### MAPA INTERACTIVO

Hasta la fecha, los comentarios recibidos a través del correo electrónico y el mapa interactivo solicitaban un servicio acelerado, servicio a zonas que actualmente no están atendidas por rutas fijas y un servicio mejor durante los fines de semana. El personal evaluará estas peticiones en el ASP de 2025, cuando se disponga de infraestructura y personal.

Tabla 23: Comentarios para el mapa interactivo

# de Ruta	Comentario	Latitud	Longitud
<b>Nueva Ruta</b>	Reconsiderar la posibilidad de volver a colocar rutas de autobús en la zona. Posiblemente similar a la Ruta 60 retirada.	46.23599922037283	-119.1241428
<b>Nueva Ruta</b>	Debería hacerse una ruta para los trabajadores de King City, especialmente para la próxima instalación de Darigold.	46.27916236016881	-119.0928719
<b>Ruta 10</b>	Sé que existe un plan para ampliar la ruta 20 a Benton City a lo largo de la autopista 224 en el futuro, pero dado que la ciudad de West Richland está experimentando un tremendo crecimiento al oeste de Enterprise Middle School, ¿hay algún plan para añadir otra ruta Norte/Sur en West Richland?	46.30053059760834	-119.348833
<b>Ruta 25</b>	Hacer que esta porción de la Ruta 25 sirva a la zona residencial de Jadwin que actualmente es servida por la Ruta 123. Sugerencia: Girar al norte en Wellsian Way desde Aaron Drive, girar al oeste en Stevens/Duportail, girar al norte en la rotonda de Duportail y Wright, continuar en la alineación existente.	46.26749545374949	-119.2844789
<b>Ruta 50</b>	Me gusta la idea de una ruta circuladora al centro comercial. Estoy de acuerdo con la eliminación de la ruta 123 al centro comercial. Las rutas 50 y 52 de CC Rider tenían un gran potencial cuando se establecieron tras la apertura de Three Rivers Transit Center.	46.22199369708022	-119.2167016
<b>Ruta 65</b>	La ruta 65 debería estar en servicio los domingos en lugar de la ruta 64, tal vez con una ruta similar, aunque ligeramente diferente para los domingos.	46.236693774638866	-119.0685875
<b>Ruta 67</b>	Me gusta la ampliación de la Ruta 67 hasta Burns Road. Es muy necesaria para una población desatendida al norte de Sandifur Parkway entre Road 68 y Road 100. Pregunta, ¿la realineación de la Ruta 67 cerca de 22nd Avenue Transit Center permanecerá como está hoy o será modificada como se propone en este mapa? Esto es muy inconsistente y debe permanecer de una manera u otra.	46.237409928701965	-119.1168902

# de Ruta	Comentario	Latitud	Longitud
<b>Ruta 67</b>	Me alegra ver que se amplía hacia el norte desde Sandifur Parkway hasta Burns Road.	46.28560145667922	-119.1889212
<b>Ruta 123</b>	Lewis & Clark Elementary tiene más de 50 estudiantes que viven en apartamentos alrededor de las áreas de Aaron Drive, Jadwin y Greentree. Los autobuses del distrito no proporcionan transporte para estos estudiantes ya que están a menos de una milla de la escuela. La asistencia puede ser un problema para algunos de estos estudiantes. Una ruta dedicada de esta área a Lewis & Clark sería beneficiosa. Algunos padres no se sienten cómodos con que sus alumnos de primaria vayan andando a la escuela. La parada de Jadwin en Abbot no es conveniente ni accesible para los estudiantes de los apartamentos de esta zona.	46.26297691937157	-119.2751873
<b>Ruta 123</b>	Intercambiar esta parte de la Ruta 123 con la Ruta 25 a lo largo de Wellsian Way.	46.26790662542919	-119.275565
<b>Ruta 170</b>	Estoy de acuerdo con el reajuste de la ruta 170 a través de Benton City. Nunca entendí el desvío hacia el norte.	46.26265558027177	-119.4867801
<b>Ruta 170</b>	Creo que esta nueva realineación de la Ruta 170 a través de Prosser es muy esperada y muy necesaria. La esquina noroeste de Prosser ha estado creciendo durante algún tiempo y estaba en necesidad desesperada de atención.	46.21388003437818	-119.7514505
<b>Ruta 170</b>	Creo que este es un gran lugar para una nueva ubicación de inicio / final de la Ruta 170.	46.25321830896914	-119.2998583
<b>Ruta 225</b>	Considere la posibilidad de un servicio exprés entre Pasco y Richland.	46.23837990712576	-119.1183981

#### COMENTARIOS RECIBIDOS POR CORREO ELECTRÓNICO


El Alcalde de Prosser y el Director Ejecutivo de la Asociación de Desarrollo Económico de Prosser agradecieron los tremendos mejoramientos en el servicio para Prosser y esperan con ansias los cambios que se avecinan. El Benton Franklin Community Action Committee (CAC) mencionó que esta solución de transporte responde a una necesidad prioritaria de los participantes en el CAC. Los siguientes comentarios de la comunidad se recibieron por correo electrónico:

- ❖ Eliminación de la ruta 110: Soy una persona mayor (y me doy cuenta de que no soy un viajero de pago) y me quedará sin acceso al transporte en autobús, ni siquiera por horas. El cambio a una ruta por hora hace varios años redujo la facilidad de transporte en autobús y ahora saber que se eliminará es muy desalentador. Para mí, que soy una sola persona, sé que no tiene importancia para el panorama general, pero tengo que decir algo.
- ❖ Apoyo a Hanford: Agradezco que BFT esté considerando y trabajando hacia una solución al tráfico sobrecargado que va hacia/desde y en el sitio de Hanford. Un servicio de autobús al emplazamiento beneficiaría enormemente a los empleados que no pueden encontrar una furgoneta compartida en la que participar y que no quieren compartir su vehículo personal. No había suficiente información sobre el desvío en la barricada de Wye para determinar hasta qué punto sería útil para los empleados. La barricada de Wye es sólo el comienzo del viaje al trabajo para muchos empleados. Por favor, siga buscando estas oportunidades para ayudar a los empleados y al tráfico.
- ❖ Baños públicos: Me gusta la adición de Queensgate Transit Center. Se que son difíciles de mantener, pero me gustaría ver baños en los centros de tránsito.

Durante la audiencia pública se abordaron los siguientes puntos:

- ❖ La necesidad de que CONNECT mejore el servicio en las dos direcciones, ya que el servicio actual hacia y desde King City tarda un promedio de 40 minutos en cada dirección, lo que hace que los clientes pierdan su itinerario programado.
- ❖ Preocupación por la eliminación de la ruta 110, con un pasajero solicitando información adicional sobre el número de pasajeros, el acceso a las instalaciones y recomendaciones de rutas.
- ❖ Tres personas hicieron énfasis en la importancia de preservar el Tripper 123s, enfocándose en mantener el servicio para el transporte escolar, revigorizar el "marketing" y colaborar con las escuelas del área para atraer a la comunidad y a los jóvenes que más se benefician del Tripper.
  - ACCIÓN: El Consejo de Administración decidió mantener el servicio e intentar aumentar el número de pasajeros reforzando la estrategia de marketing. El Consejo de Administración puede decidir volver a examinar el asunto y determinar si es preferible que el servicio se prolongue más allá de junio de 2024.



<b>Policy Number:</b>	PLN-113	<b>PURPOSE:</b> It is the policy of Ben Franklin Transit (BFT) to encourage broad comment and input on proposed program of projects, service changes, fare changes and various policies. Title VI requires setting thresholds for this process to be implemented as well as a complaint process. The Disproportionate Burden and/or Discriminatory Impact Policies are included in this document as they state required public input and BFT's intention to resolve any concern regarding changes in the system. In addition, BFT encourages broad comment on policies that may impact our customers and frequently carries out surveys, public forums and open houses in addition to this formal process .
<b>Section:</b>	PLANNING	
<b>Effective:</b>	05.08.2014	
<b>Reference:</b>	Resolution 26-2014	
<b>General Manager Approval:</b>		
		
<b>Revision Number</b>	<b>Effective Date</b>	<b>Description of Change</b>
Formerly 02-2013		
Formerly 01-2013		
Formerly 01-2007		Initial Adoption (new policy)

**1. Public Involvement Process**

Changes requiring a public process will include changes defined in the Ben Franklin Transit (BFT) Title VI policies. Additional policies may be taken through a Public Input Process at the discretion of the General Manager.

Public involvement will be undertaken for the following, including but not limited to:

- A major service change is defined as any change in service on any individual route that would add or eliminate more than twenty percent of the route revenue miles or twenty percent of the route revenue hours. All major service changes will be subject to an equity analysis which includes an analysis of adverse effects.
- A service change leading to an adverse effect is defined as a geographical or time-based reduction in service which includes but is not limited to: span of service changes, frequency changes, route segment elimination, re-routing, or route elimination.
- A service change that could lead to a disproportionate burden occurring when the low-income population adversely affected by a fare or service change is 20 percent more than the average low-income population of BFT's service area.
- A disparate impact occurs when the minority population adversely affected by a fare or service change is 20 percent more than the average minority population of BFT's service area.
- Program of Projects (POP) as included in the Transit Development Plan (TOP), Transportation Improvement Program (TIP) as well as any Environmental Justice (EJ) Analysis.

- Any fare change.

**Procedures**

In order to ensure the maximum opportunity for public input and involvement in the decision process regarding major service changes and fare increases, BFT adheres to the following procedures:

1. Provide at least a 30-day advance notice of public hearings regarding major service changes or fare increases in Spanish and English.
2. Customers, the public and the community will be informed of the proposed change, comment process and public hearings by way of: Display ads in newspapers, multimedia news releases, onboard fliers, postings at BFT offices and the BFT website all in Spanish and English.
3. Proposals for major service changes and fare increases will be submitted to the BFT Citizens Advisory Committee (CAC) for review and comment. The CAC is a group of citizens that includes representatives of the disabled, low income, educational institutes, major employers and LEP portions of our customer base. BFT provides staff and makes regular presentations to the group, seeking input and in-depth discussions.
4. All input and comment including minutes of public hearings, recommendations of the BFT Citizens Advisory Committee and BFT Staff recommendations shall be provided to the BFT Board of Directors prior to any decision regarding any program of projects, major service changes, fare changes and other policies as needed.

**2. General Public Comment Procedures**

The BFT Customer Comment Policy has been established to ensure that riders of all modes of the system, including bus, paratransit, vanpool, and contracted services have an easy and accessible way to provide feedback to the agency. BFT is open to hearing any customer feedback including complaints, comments, suggestions, or concerns.

**To Provide Public Comment Contact Ben Franklin Transit**

1. Postage-free Customer Comment Cards are available on BFT and contractor vehicles and at Pass Outlets in Spanish and English.
2. US Mail
3. Telephone: Riders can contact BFT Customer Service Department or use established public comment lines when available.
4. Language Line: For riders who speak a language other than English, BFT will utilize the services of The Language Line to facilitate calls. BFT emphasizes bi-lingual staffing to assure communications with LEP customers.
5. In-person at the Three Rivers Customer Service Center, or Administration Building.
6. Web-Site: Riders can offer feedback on the Ben Franklin Transit Web-site, [bft.org](http://bft.org) by going to the "Contact Us "link. Google Translate is linked to our site and assists communication with LEP customers. E-mail Riders can contact BFT by e-mail at our address: [contact@bft.org](mailto:contact@bft.org).

**Feedback Review Process**

All feedback from customers is valued. Anyone who submits a comment, complaint, or service suggestion to BFT and requests a response will receive an initial response within fifteen (15) working days provided they give legible contact information.



## POLICY: PUBLIC INVOLVEMENT PROCESS, COMMENTS, AND COMPLAINTS

Complaints are recorded and investigated by staff. Suggestions and improvements for the system are made to address complaints if possible. Appropriate actions are taken to address complaints regarding staff, equipment or processes.

### **Information about Policy**

Information about the Customer Comment Policy, including how to submit a complaint, is made available to riders in our schedule book, at all sales outlets and on our vehicles.

### **Reporting**

Staff will compile an annual summary of customer comments for the board and employees for use in reviewing and evaluating service.

### **Tracking**

BFT will maintain a tracking system for all feedback from customers.

## **3. Protection from Retribution**

Customers of BFT shall be able to submit complaints, feedback or participate in the public involvement process without fear of retribution from the agency. If a rider feels like they are being treated unfairly in response to the feedback that they provided, they should contact the BFT Office of the General Manager. BFT will appropriately discipline any employee or contractor that retaliates against a customer.

## **4. Disproportionate Burden and or Discriminatory Impact Policies**

### **BFT Disproportionate Burden Policy**

The purpose of this policy is to establish a threshold which identifies when the adverse effects of a project, major service change or any fare change disproportionately affects low-income populations.

**If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a low-income population to receive benefits twenty percent (20%) less or to bear adverse effects twenty percent (20%) more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disproportionate burden.**

Disproportionate burdens of routes with either hourly or daily span of service and/or frequency changes will be determined by analyzing all routes being changed together. Disproportionate burden of spatial distribution of routes through segment elimination, re-routing or full route elimination will be determined on a route-by-route basis.

Disproportionate burdens as applied to fares will include fare increases or decreases that are unevenly distributed or impact one income level group more than another as to their cost of utilizing BFT services. This analysis will be completed at a system wide level and include the entire fare structure.

Disproportionate burdens of projects will include construction, paving and or installation of amenities that are unevenly distributed and impact level group more than another either positively or negatively. Outreach to neighbors, city staff and the MPO to determine these impacts will be a part of project development.

### **BFT Disparate Impact Policy**

The purpose of this policy is to establish a threshold which identifies when adverse effects of a project, major service change or any fare change disproportionately affects members of a group identified by race, color, or national origin.

**If the impact of a major service change proposal or any fare change proposal requires a minority population to receive benefits twenty percent (20%) less or to bear adverse effects twenty percent (20%) more than those benefits or adverse effects received or borne by the non-minority population, that impact will be considered a disparate impact.**

If BFT finds a potential disparate impact or disproportionate burden, the agency will take steps to avoid, minimize or mitigate impacts then reanalyze the modified service plan to determine whether the impacts were removed.

These analyzes will take place prior to proposed public input on a major service change or any fare change. New information obtained through the public process will result in a reanalysis and resolution of concerns if possible.

Disparate Impact of projects will include construction, paving and or installation of amenities that are unevenly distributed and impact any minority population more than another either positively or negatively. Outreach to neighbors, city staff and the MPO to determine these impacts will be a part of project development. Mitigation for negative impacts and equal distribution of positive projects will be sought prior to the project proceeding.

If BFT chooses not to alter the proposed changes, the agency may implement the project, service or fare change if there is substantial legitimate justification for the change AND the agency can show that there are no alternatives that would have less of an impact on the minority population and would still accomplish the agency's legitimate program goals.

## **5. Title VI Complaint Procedures**

Title VI of the Civil Rights Act of 1964 prohibits discrimination on the basis of race, color and national origin in programs and activities receiving Federal financial assistance.

BFT is committed to ensuring that no person is excluded from participation in, or denied the benefits of its transit services on the basis of race, color, or national origin, as protected by Title VI in Federal Transit Administration (FTA) Circular 4702.1.B. To this end BFT has a complaint process in place. The following statement is posted on our website, in our Customer Service Center and is included in our schedule book in Spanish and English.

"BFT operates its programs without regard to race, color and national origin. To receive additional information on BFT's discrimination obligations, including our complaint procedures, please contact us at (509) 734-5170."

### **Filing a Title VI Complaint**

People may file a signed, written complaint 180 days from the date of knowledge of an alleged discrimination. They are advised that a complaint should include the following information:

- Name, mailing address, and how to contact you (i.e., telephone number, email address, etc.)
- How, when, where and why they believe they were discriminated against. Including the location, names and contact information of any witnesses.
- Other information that they deem significant.

## POLICY: PUBLIC INVOLVEMENT PROCESS, COMMENTS, AND COMPLAINTS

The complaint may be filed in writing or contact Ben Franklin Transit at the following address or phone numbers:

Ben Franklin Transit  
Title VI Coordinator  
1000 Columbia Park Trail Richland, WA 99352-4851

By phone: 509-734-5170 By Facsimile: 509-735-4392

BFT encourages all complainants to submit complaints in writing preferably through certified mail through the U.S. Postal Service and/or ensure that all written correspondence can be tracked easily. For complaints originally submitted by facsimile, an original, signed copy of the complaint must be mailed to the Title VI Coordinator as soon as possible, but no later than 180 days from knowledge of possible discrimination. Verbal complainants will be advised to follow this procedure and if unable to accommodate for any disability, language concern or other issue to be arranged by the Title VI Coordinator.

### **Complaint after Submitted to BFT**

All complaints alleging discrimination based on income, race, color or national origin in a service or benefit provided by BFT will be directly addressed by BFT. BFT shall also provide appropriate assistance to complainants, including those persons with disabilities, or who are limited in their ability to communicate in English. Additionally, BFT shall make every effort to address all complaints in an expeditious and thorough manner.

In instances where additional information is needed for investigation of the complaint, BFT will appropriately contact the complainant, in writing unless otherwise requested. Please note that in responding to any requests for additional information, a complainant's failure to provide the requested information may result in the administrative closure of the complaint.

Once sufficient information for investigating the complaint is received by BFT, BFT will prepare a draft written response subject to review by the transit's attorney. If appropriate, the BFT attorney may administratively close the complaint. In this case, BFT will notify the complainant of the action as soon as possible.

### **Notification of Outcome of a Complaint**

BFT will send a final written response to the complainant and advise the complainant of his or her right to:

1. Appeal within 7 calendar days of receipt of the final written decision from BFT, and/or
2. File a complaint externally with the U.S. Department of Transportation and/or the Federal Transit Administration.

BFT will make every effort to respond to Title VI complaints within 5 working days of receipt of such complaints, if not sooner. In addition to the complaint process described above, a complainant may file a Title VI complaint with the following offices:

Office of Civil Rights  
Federal Transit Administration 915 Second  
Avenue, St 3142  
Seattle, WA 98174  
Phone: 206 220 4462  
Fax: 206-220-7959

Federal Transit Administration Office of Civil  
Rights  
  
Attention: Title VI Program Coordinator East  
Building, 5th Floor - TCR  
1200 New Jersey Ave., SE Washington DC 20590

## **Memorandum**

---

Date: November 9, 2023

To: Rachelle Glazier, General Manager

From: Kevin Sliger, Chief Planning & Development Officer

Re: Authorizing the Adoption of the 2024 Annual Service Plan & Service Equity Analysis

### **Background**

The 2024 Annual Service Plan (ASP) consists of major service change recommendations that will result in improved fixed route service through the addition of the Queensgate Transit Center. This addition will bring adjustments to several routes and increase frequency during peak periods to better serve communities in the western portion of our Public Transportation Benefit Area (PTBA). The extension of Route 67 and the addition of a shopper shuttle will improve access and address on-time performance issues. The ASP focuses on efficiency in response to BFT's Board of Directors request to make BFT's service more cost-effective. Additionally, all modes of service for BFT will be subject to a fare change per the ongoing fare study. BFT's Board of Directors will address the planned fare change in 2024. The 2024 ASP was released for public comment on October 6. The final public hearing will take place on November 9 during the Board of Directors meeting. Recommended service changes will be implemented in June 2024.

### **2024 Recommended Fixed Route Service Changes**

- Enhance connections and increase frequency for Route 10
- Improve productivity for Route 25
- Provide service to Columbia Center Mall and productive areas of Gage and Steptoe with Route 50
- Extend Route 67
- Incorporate Route 123 and 170 with Queensgate Transit Center
- Eliminate Route 110 and Tripper on Route 123s
- Other Changes
  - Identify bus schedule improvements
  - Hanford Service

### **Recommended CONNECT Service Changes**

- Preliminary airport service
- Add a point of interest (POI) to include Columbia Basin Veterans Center

### **Title VI Service Equity Analysis**

It has been determined that service changes outlined in the 2024 ASP are considered a major service change per BFT's Major Service Change Policy, thus a Title VI Service Equity Analysis was required. BFT staff conducted a Title VI Service Equity Analysis, and it was concluded that none of the recommended changes will result in a disparate impact on minority populations. A

potential disproportionate burden to low-income populations was identified through the analysis based on BFT's Disparate Impact Policy and Disproportionate Burden Policy. That said, adverse impacts are not expected due to low ridership in the impacted area. The recommended changes will result in a net increase in service for those impacted. For additional information, please refer to the 2024 ASP Title VI Service Equity Analysis appendix.

### **Public Outreach & Feedback**

BFT staff held three public open houses with optional translation service. Open houses typically do not receive much community response, but this year there was a noticeable increase in attendance and great insights were received.

The first open house in Kennewick was held on October 12 and was attended by four community members, two of whom were part of BFT's Citizen's Advisory Network (CAN). The following items were discussed and BFT staff provided further clarification:

- Transit Improvement or availability from Knight Street to Queensgate
- Request to update maps to include stops and clearly define route revisions
  - Action: Maps were updated to reflect the request and clarity
- Functionality of CONNECT and how it would assist the Veterans Facility
- Make modifications to the name Pilot Service to improve what the service is offering
  - Action: Title of section was changed from Pilot Service to preliminary airport service
- Consistency in the allowance of grocery bags and carts on fixed route
  - Action: BFT Staff will be reminding Operations and Training of consistency on the fixed route for grocery bags and further discuss allowable grocery carriers
- Project details for West Pasco Transit Center and what it would encompass and surrounding facilities
- Request to add stops on Kennewick Ave. east of Olympia

Additional comments received during the remaining public comment period will be added to the final document. To date, no route changes have been made based on comments received during the public comment period, but BFT staff did make minor modifications to the ASP. Staff will continue to review recommendations during the 2024 ASP process. Overall, there was great discussion and feedback during the public comment period. A virtual map was made available clearly defining the service changes and the community had the opportunity to provide feedback.

### **Labor & Vehicle Resources**

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



Two (2) additional buses will be needed on both weekdays and Saturdays. One (1) additional bus will be needed on Sunday. BFT staff does not anticipate the need to procure additional buses to implement the recommended service increases.

**Budget Impact – Revenue Hours:**

The 2024 ASP is anticipated to increase annual revenue hours by approximately 9,853. This equates to approximately an additional \$1.4 Million annual budgeted cost per revenue hour impact given the current average cost per revenue hour of \$150.61. All service recommendations will be implemented in June, so prorated revenue hours are expected to increase by approximately 5,293 in 2024, with a budget increase of approximately \$797,146. This increase accounts for the additional vehicles. All resource increases needed to operate the 2024 ASP recommendations will be included in the proposed 2024 Operating Budget. BFT planning staff recommends increasing the budgeted vehicle revenue hours from 223,000 (2023) to 231,000 (2024). This accounts for a 3.6% increase in revenue hours. If weekday demand increases on Route 50, the potential for 15-minute service may be warranted, which would be an annual increase of 3,200 revenue hours, 1 bus, and 2 employees. This increase along with any increase in revenue hours for the potential Hanford service will be addressed as separate board items.

**Funding**

Budgeted: Yes (pending approval of 2024 Budget)

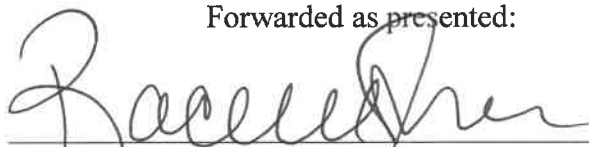
Budget Source: Operations Budget

Funding Source: Local and Federal

**Recommendation**

Authorize the General Manager to adopt the 2024 Annual Service Plan and Service Equity Analysis.

Forwarded as presented:



---

Rachelle Glazier, General Manager

**BEN FRANKLIN TRANSIT  
RESOLUTION 51-2023**

**A RESOLUTION ADOPTING THE 2024 TITLE VI SERVICE EQUITY ANALYSIS**

WHEREAS, Staff has concluded that the majority of fixed route service changes outlined within the 2024 Annual Service Plan (ASP) are a major service change based on BFT's *Major Service Change Policy*; and

WHEREAS, A Title VI Service Equity Analysis has been conducted to identify if the coming service changes may impose adverse effects on low-income population, but no adverse impacts are expected for the effected minority populations; and

WHEREAS, Potential disproportionate burdens to low-income populations are not expected due to low ridership in impacted area and planned mitigation; and

WHEREAS, The results have been included in the 2024 Title VI Service Equity Analysis; and

WHEREAS, The Title VI Service Equity Analysis was released for a 30-day public comment period to meet federal and state funding compliance requirements; and

WHEREAS, Staff are evaluating comments from the public a summary of the feedback will be included in the final ASP and 2024 Title VI Service Equity Analysis;

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

The General Manager is authorized to adopt the 2024 Title VI Service Equity Analysis and accept the findings within the document.

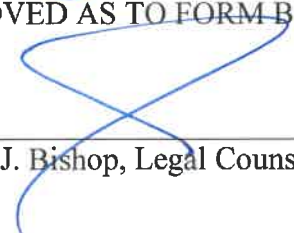
APPROVED AT A REGULAR BEN FRANKLIN TRANSIT BOARD OF DIRECTORS meeting held Thursday, November 9, 2023, at 7122 W. Okanogan Place Building E, Kennewick, Washington.

ATTEST:

  
\_\_\_\_\_  
Anel Montejano, Clerk of the Board

  
\_\_\_\_\_  
Will McKay, Chair

APPROVED AS TO FORM BY:

  
\_\_\_\_\_  
Jeremy J. Bishop, Legal Counsel