

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

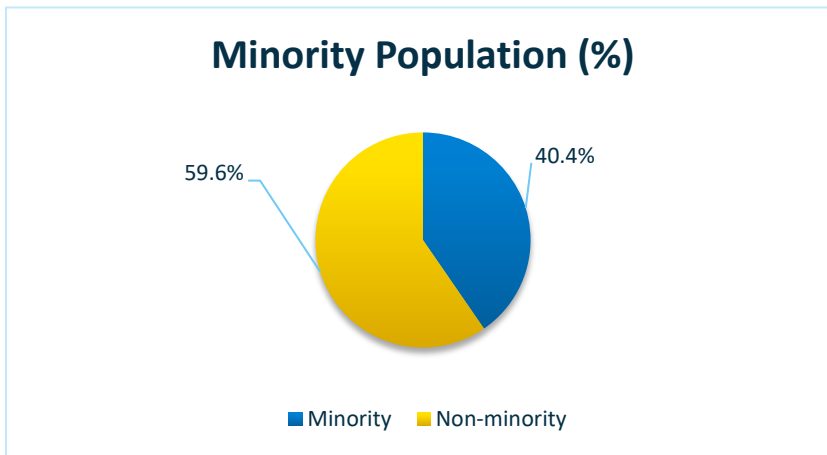
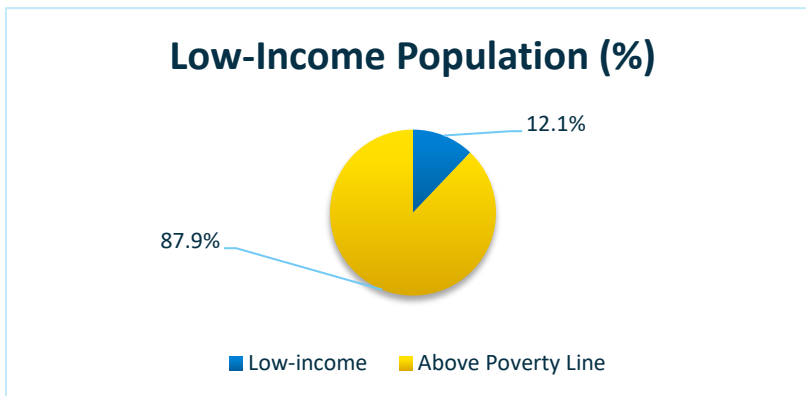
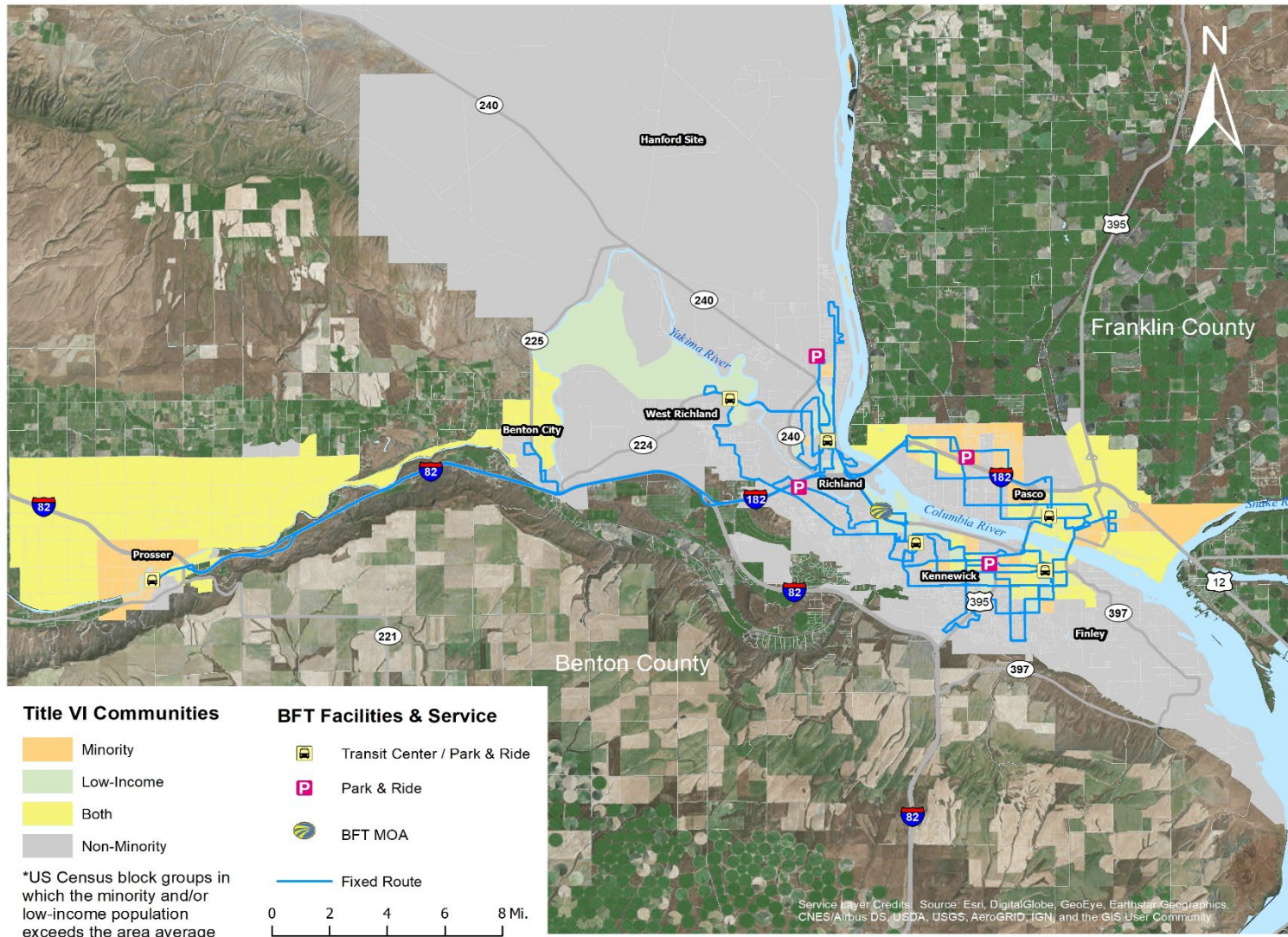


Figure 2: Public Transit Benefit Area Low-Income Population Percentage



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*
Total	16,200	6,700
Minority %	23%	20%
Low-Income%	3%	3%

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

ROUTE 10 ADDITION IMPACTS

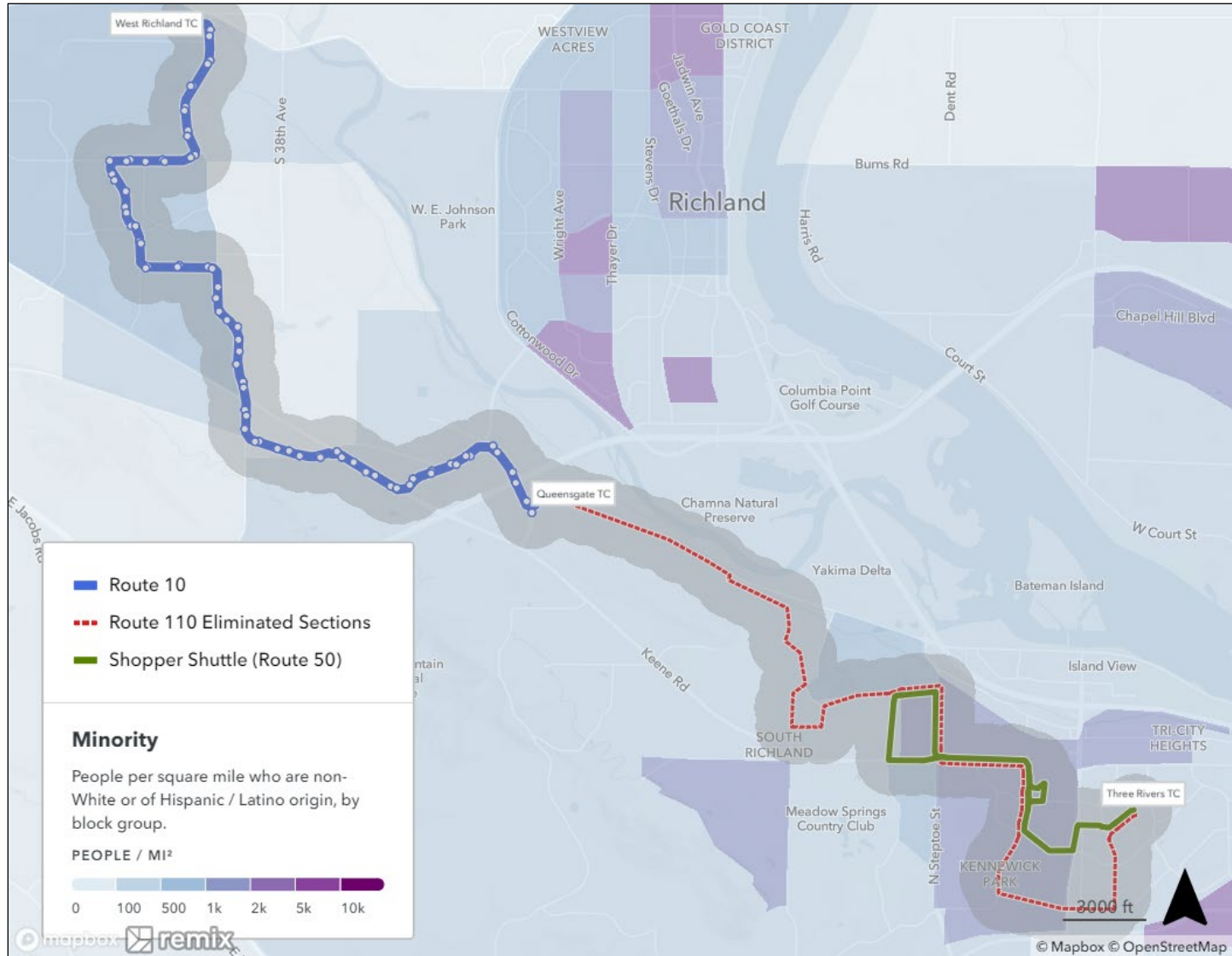
Table 2: Route 10 Frequency

	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
Route 10	30 (Peak) 60 (Off-Peak)	No Service	60	No Service	No Service

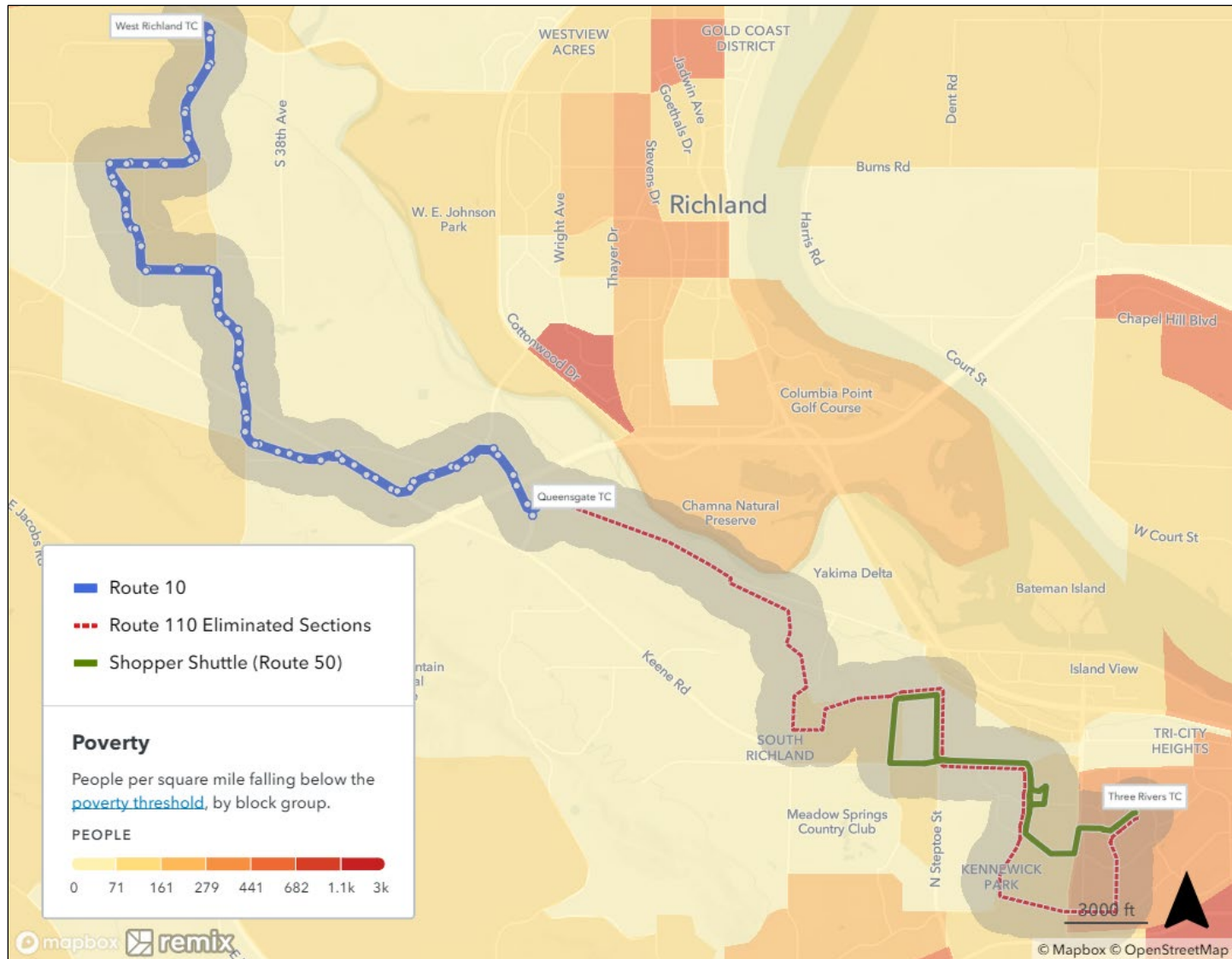
Table 3: Route 10 Service Span Changes

	Weekdays	Saturday	Sunday
Route 10	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
Total	12,700	11,700
Minority %	28%	25%
Low-Income%	16%	14%

ROUTE 25 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

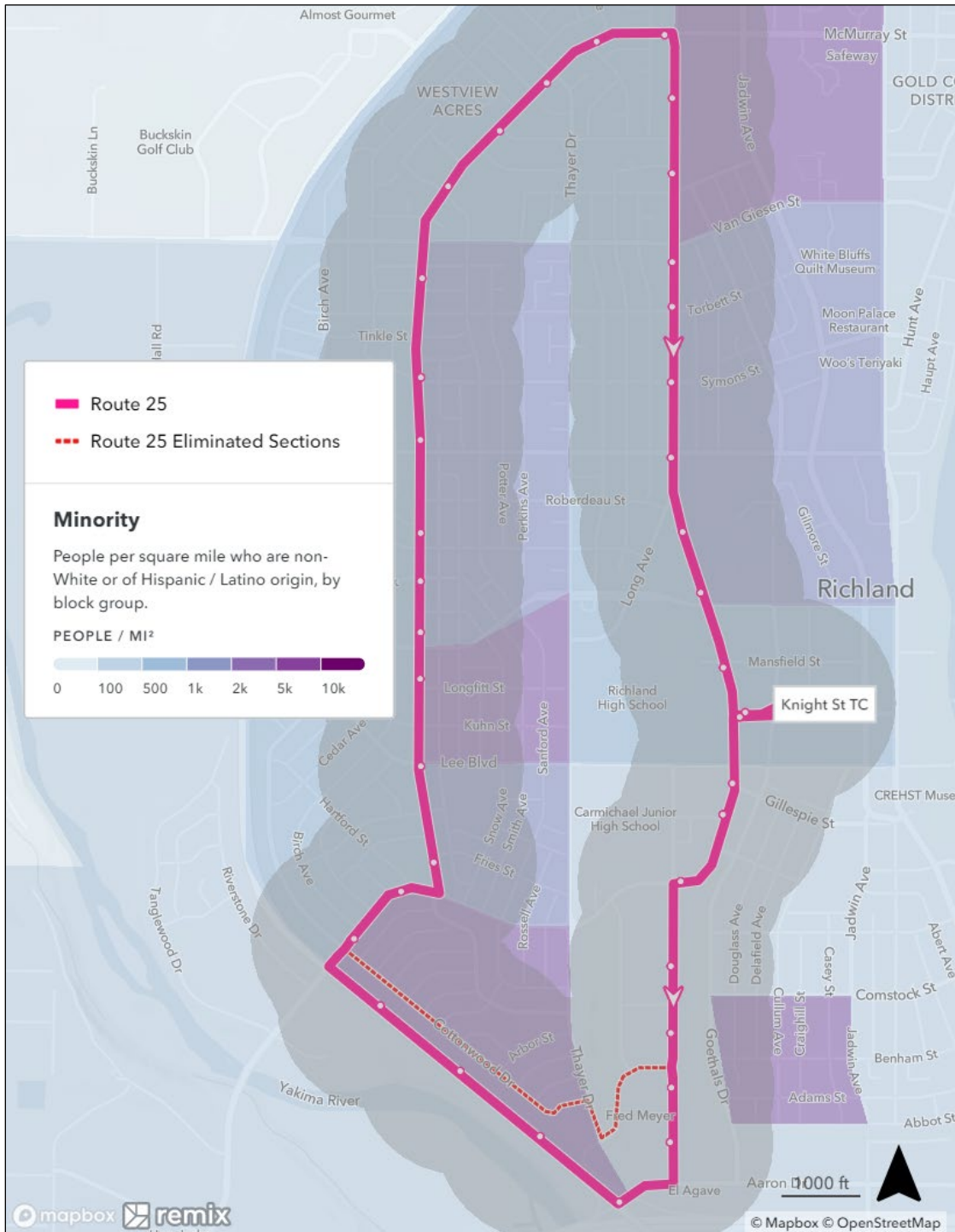
Table 5: Route 25 Frequency

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

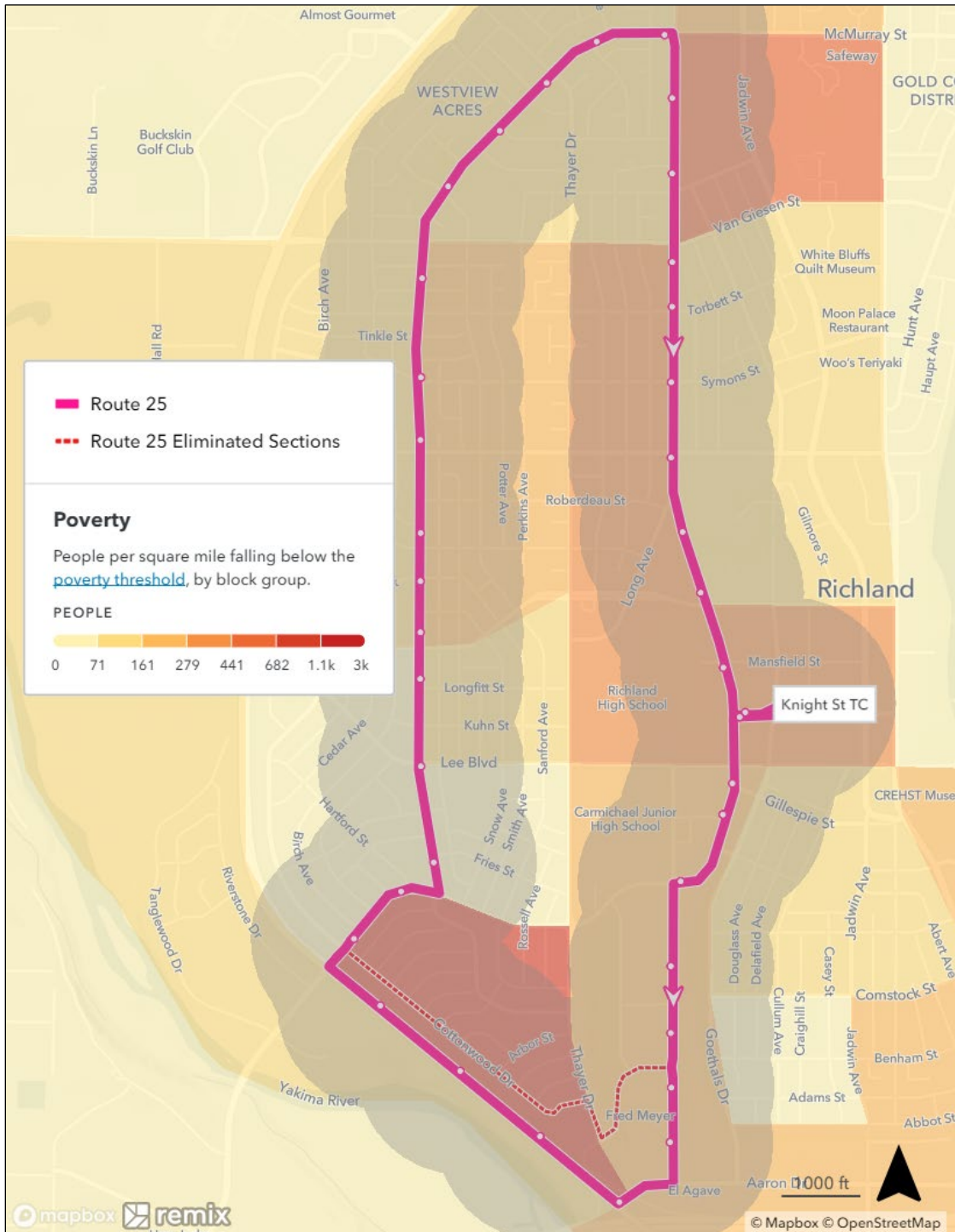
Table 6: Route 25 Service Span Changes (No Changes)

	Weekday	Saturday	Sunday
Route 25	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	
Total	5,800
Minority %	26%
Low-Income%	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
Route 50	30	No Service	15	No Service	No Service

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

	Weekday	Saturday	Sunday
Route 50	8:00 AM – 8:54 PM	8:00 AM – 8:54 PM	No Service

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
Total	12,500	17,000
Minority %	59%	57%
Low-Income%	16%	15%

ROUTE 67 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

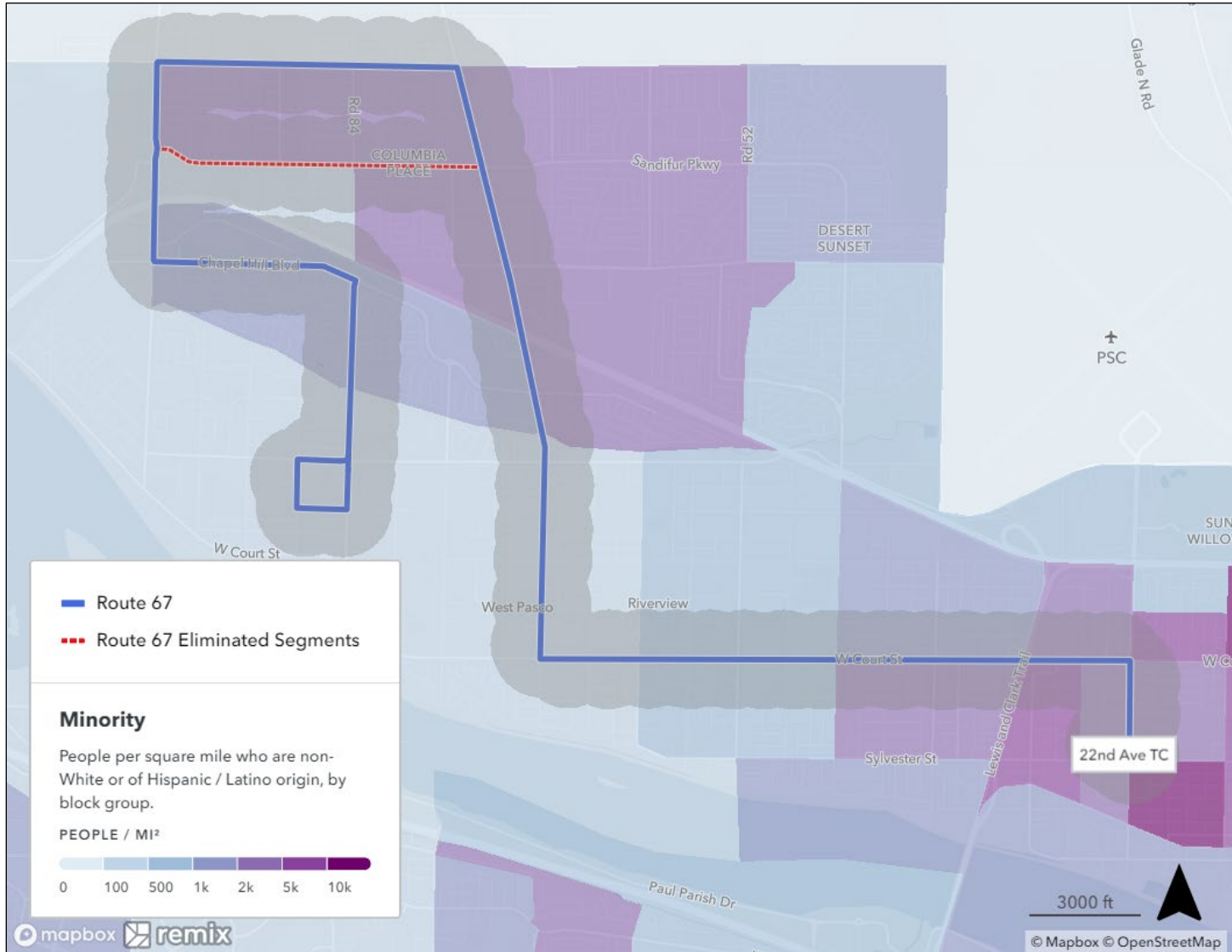
Table 11: Route 67 Frequency (No Changes)

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

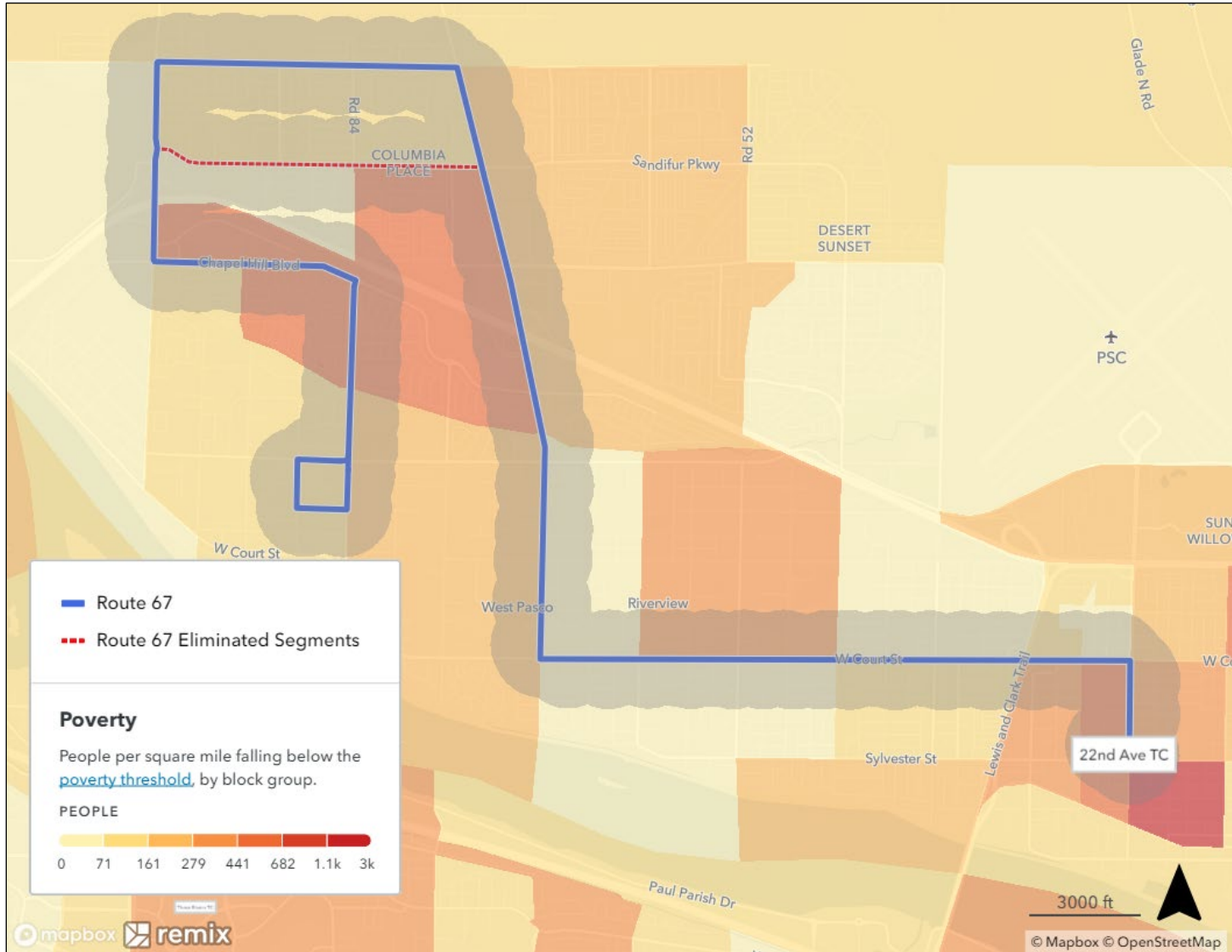
Table 12: Route 67 Service Span Changes (No Changes)

	Weekday	Saturday	Sunday
Route 67	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 9th St. and eliminate service on 7th 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
Total	5,100	5,600
Minority %	38%	37%
Low-Income%	20%	12%

ROUTE 170 RECOMMENDED FREQUENCY, SERVICE SPAN, & ROUTING

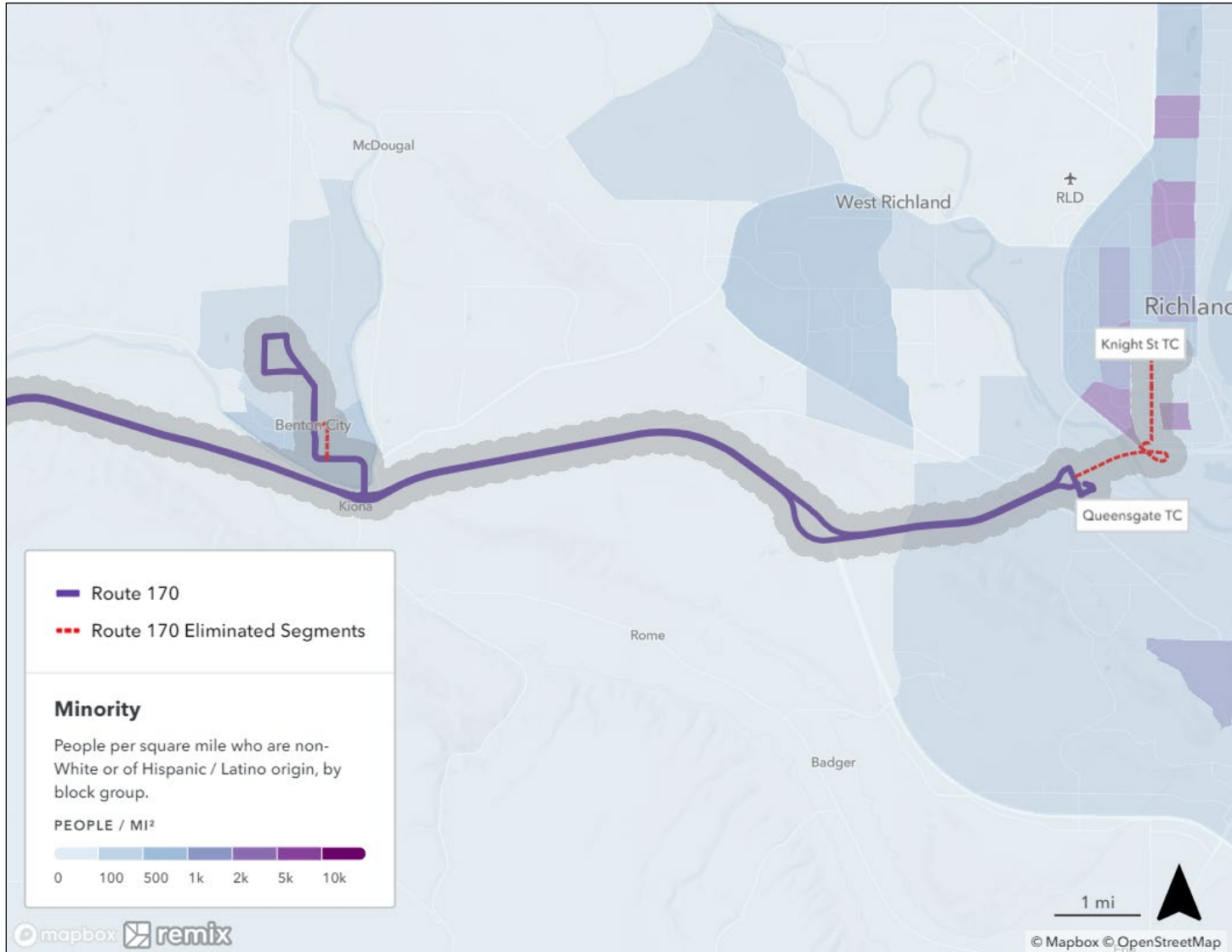
Table 14: Route 170 Frequency

	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
Route 170	60 (Peak) 120 (Off-Peak)	120	120	No Service	No Service

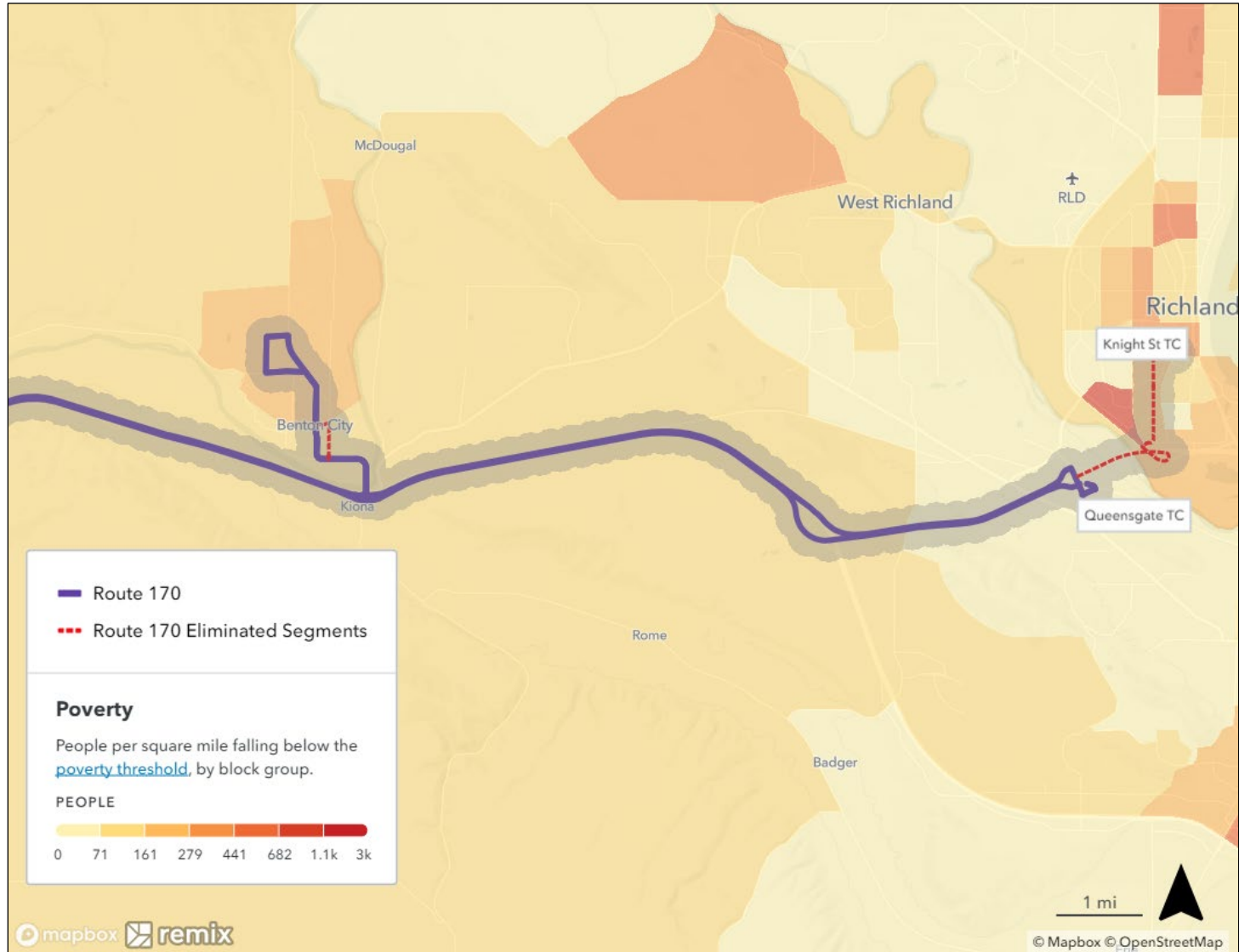
Table 15: Route 170 Service Span Changes

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

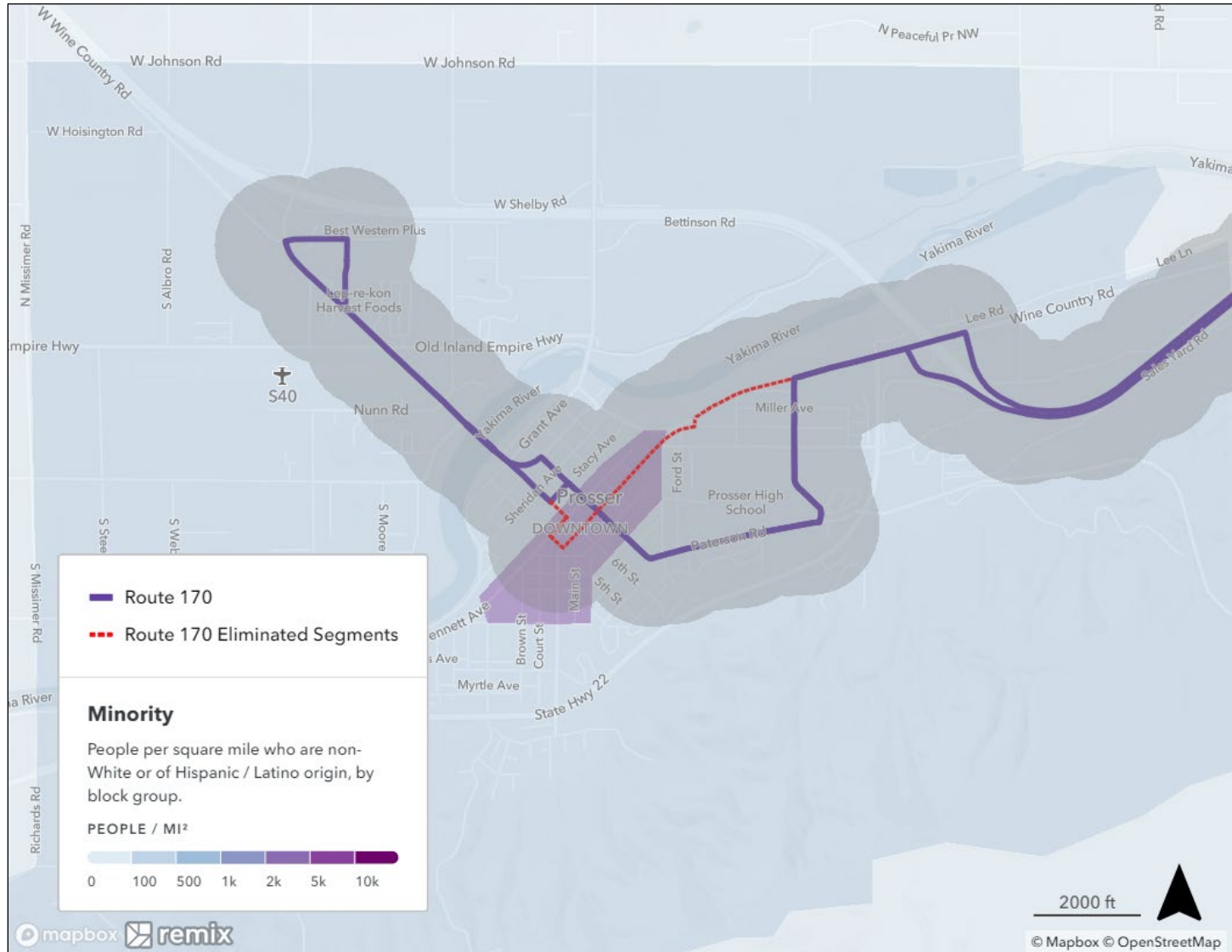
Map 10: Route 170 Extension Benton City & Richland (Minority ¼ Mile Buffer)



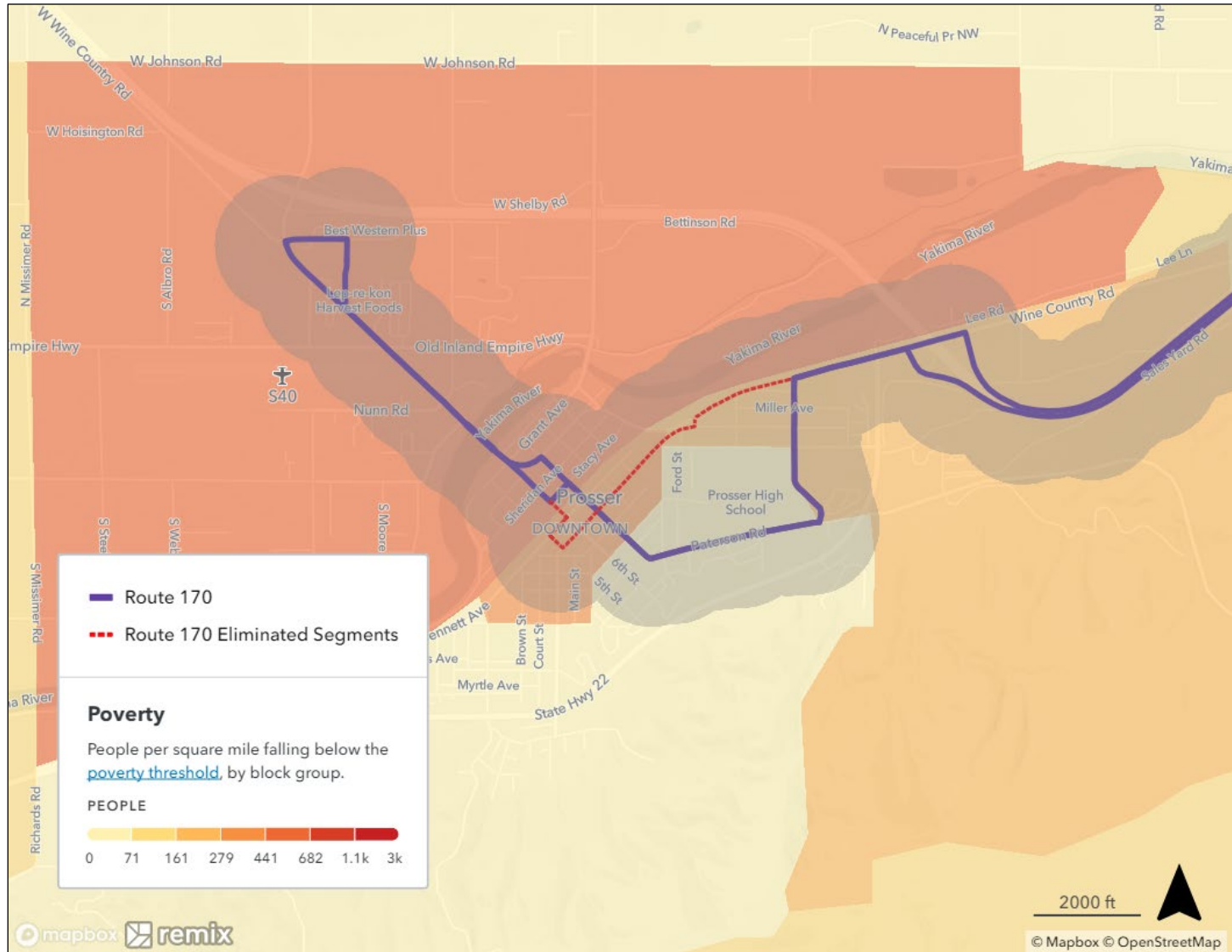
Map 11: Route 170 Extension Benton City & Richland (Low-Income ¼ Mile Buffer)



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) 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
New Route	Reconsider placing bus routes back in the area. Possibly similar to the retired Route 60.	46.23599922037283	-119.1241428
New Route	Route should be made for workers in King City especially the upcoming Darigold Facility.	46.27916236016881	-119.0928719
Route 10	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
Route 25	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
Route 50	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
Route 65	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
Route 67	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
Route 67	Happy to see this being extended North from Sandifur Parkway to Burns Road.	46.28560145667922	-119.1889212
Route 123	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
Route 123	Switch this portion of Route 123 with Route 25 along Wellsian Way.	46.26790662542919	-119.275565
Route 170	I agree with the realignment of Route 170 through Benton City. Never understood the re-route going north.	46.26265558027177	-119.4867801
Route 170	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
Route 170	I think this is a great spot for a new start/end location for Route 170.	46.25321830896914	-119.2998583
Route 225	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

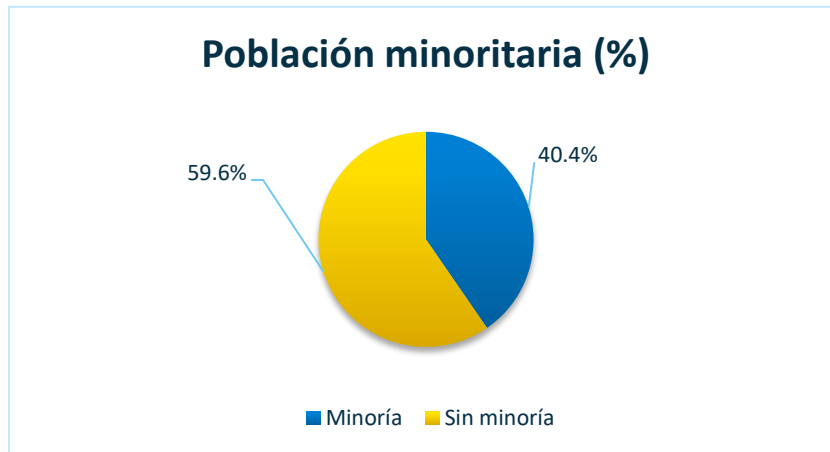
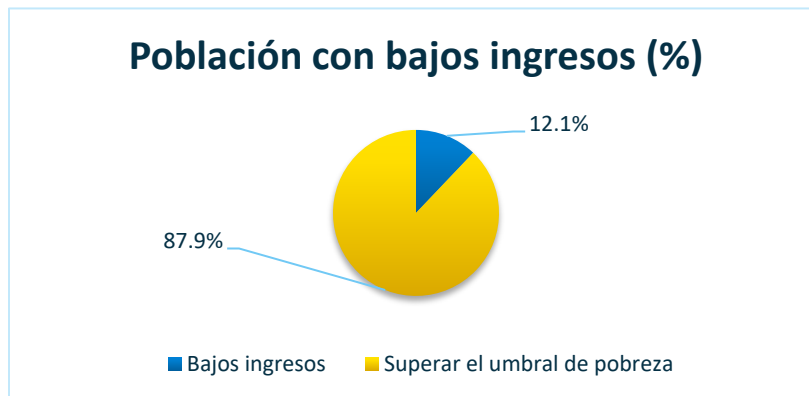
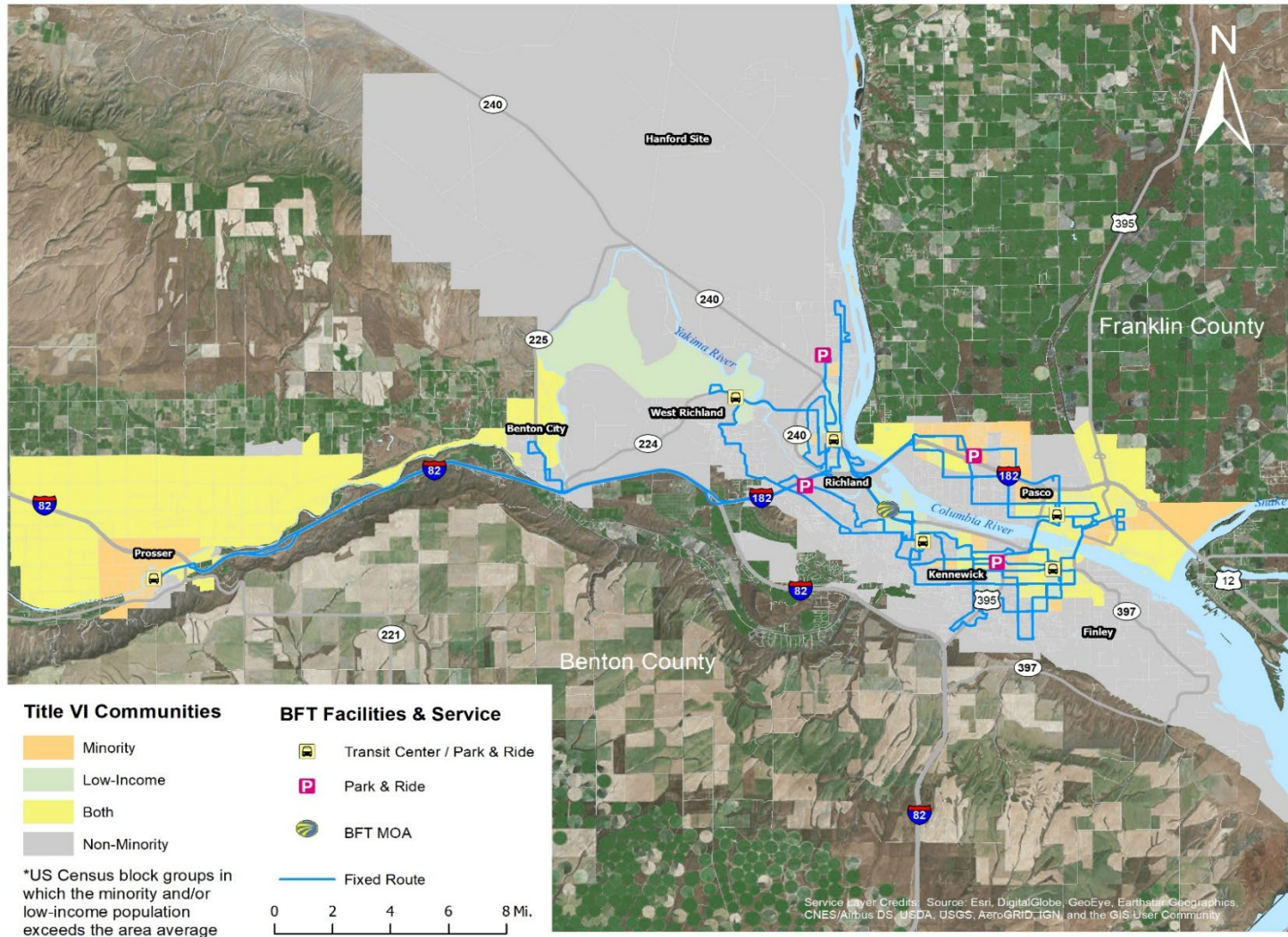


Figura 2: Área De Beneficio Del Transporte Público Porcentaje De Población Con Bajos Ingresos



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*
Total	16,200	6,700
Minoría %	23%	20%
Bajos ingresos %	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

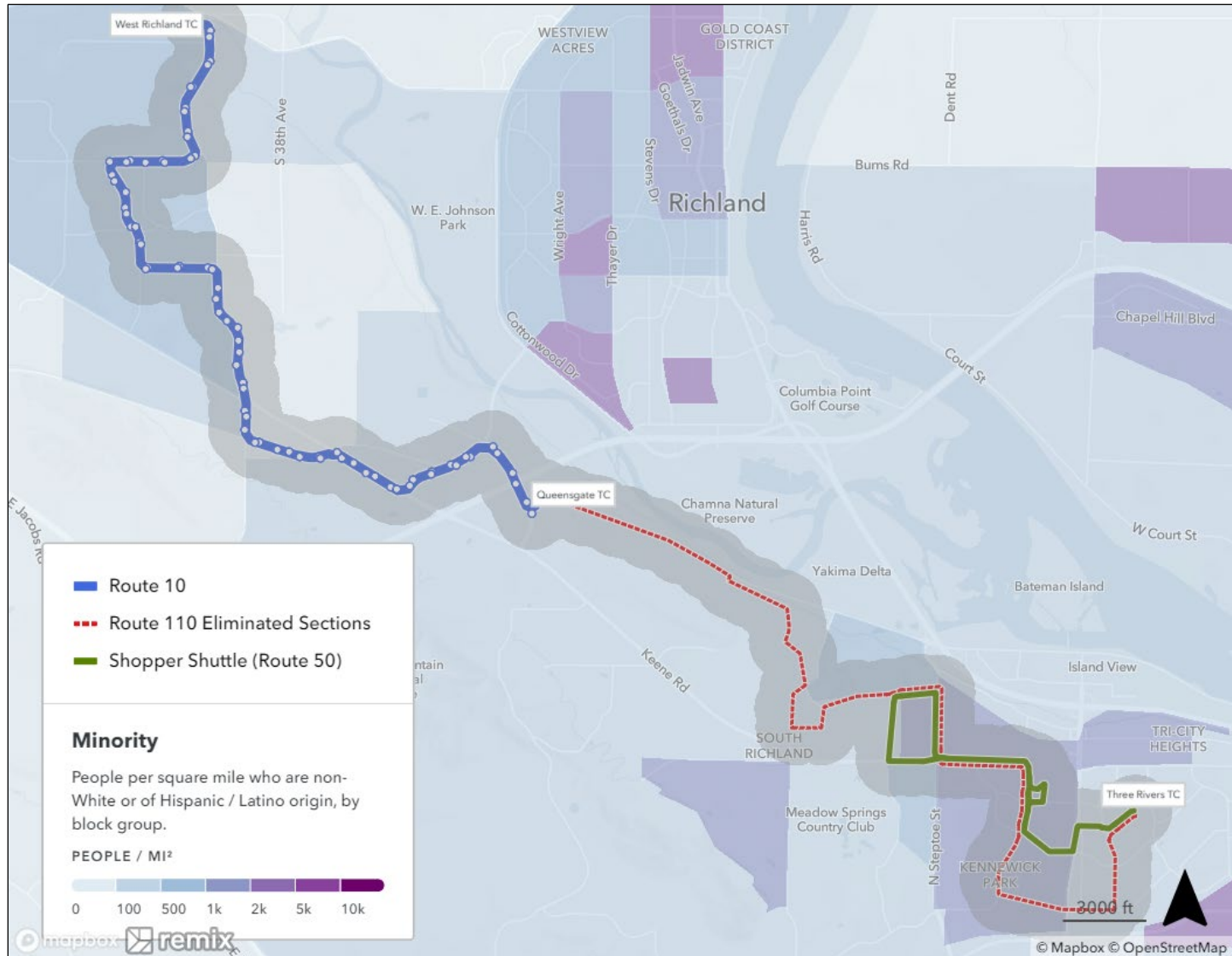
Tabla 2: Frecuencia De La Ruta 10

	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
Ruta 10	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

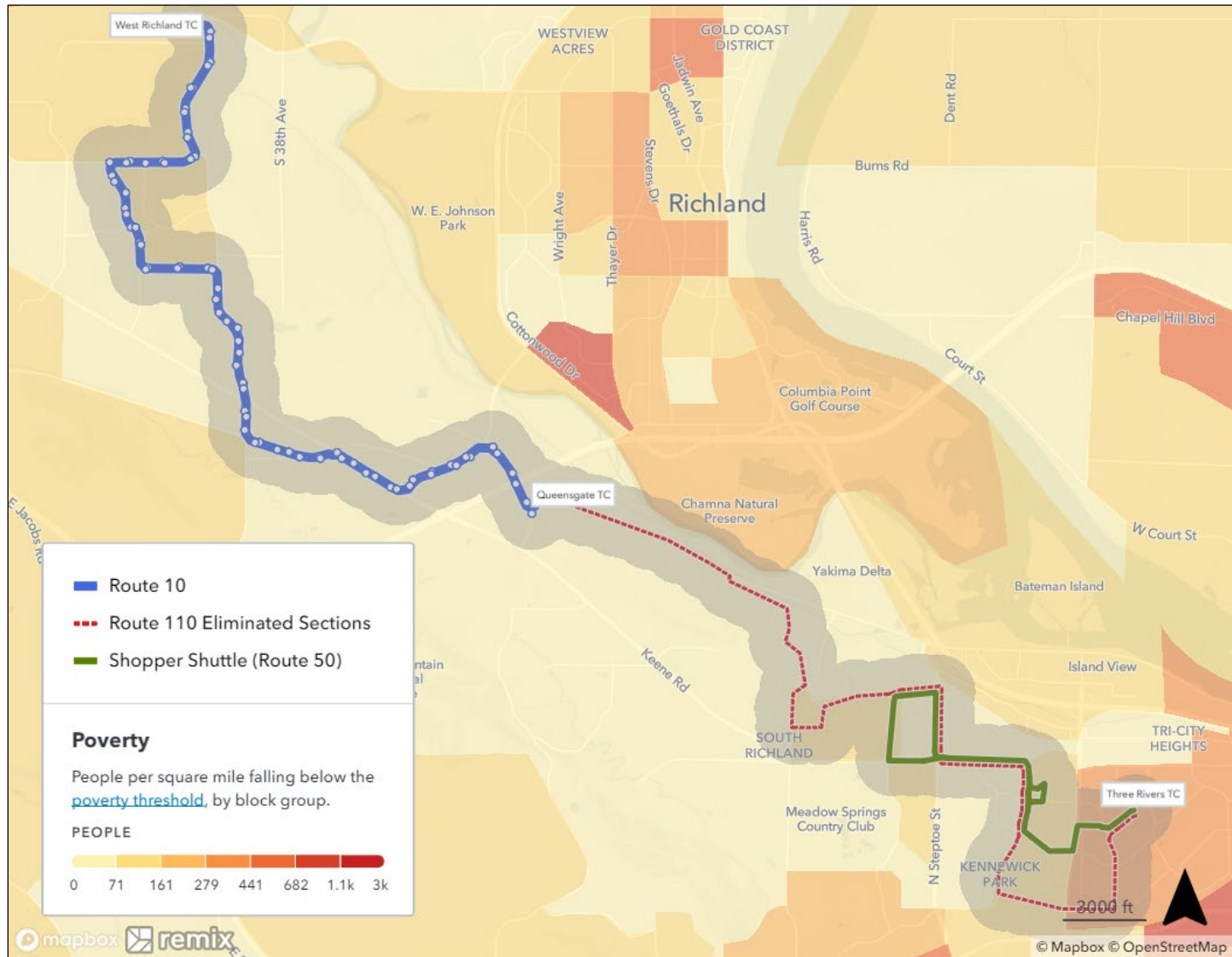
	Entre Semana	Sábado	Domingo
Ruta 10	6:15 AM – 8:30 PM	6:45 AM – 8:30 PM	No hay servicio

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
Total	12,700	11,700
Minoría %	28%	25%
Bajos Ingresos %	16%	14%

RUTA 25 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

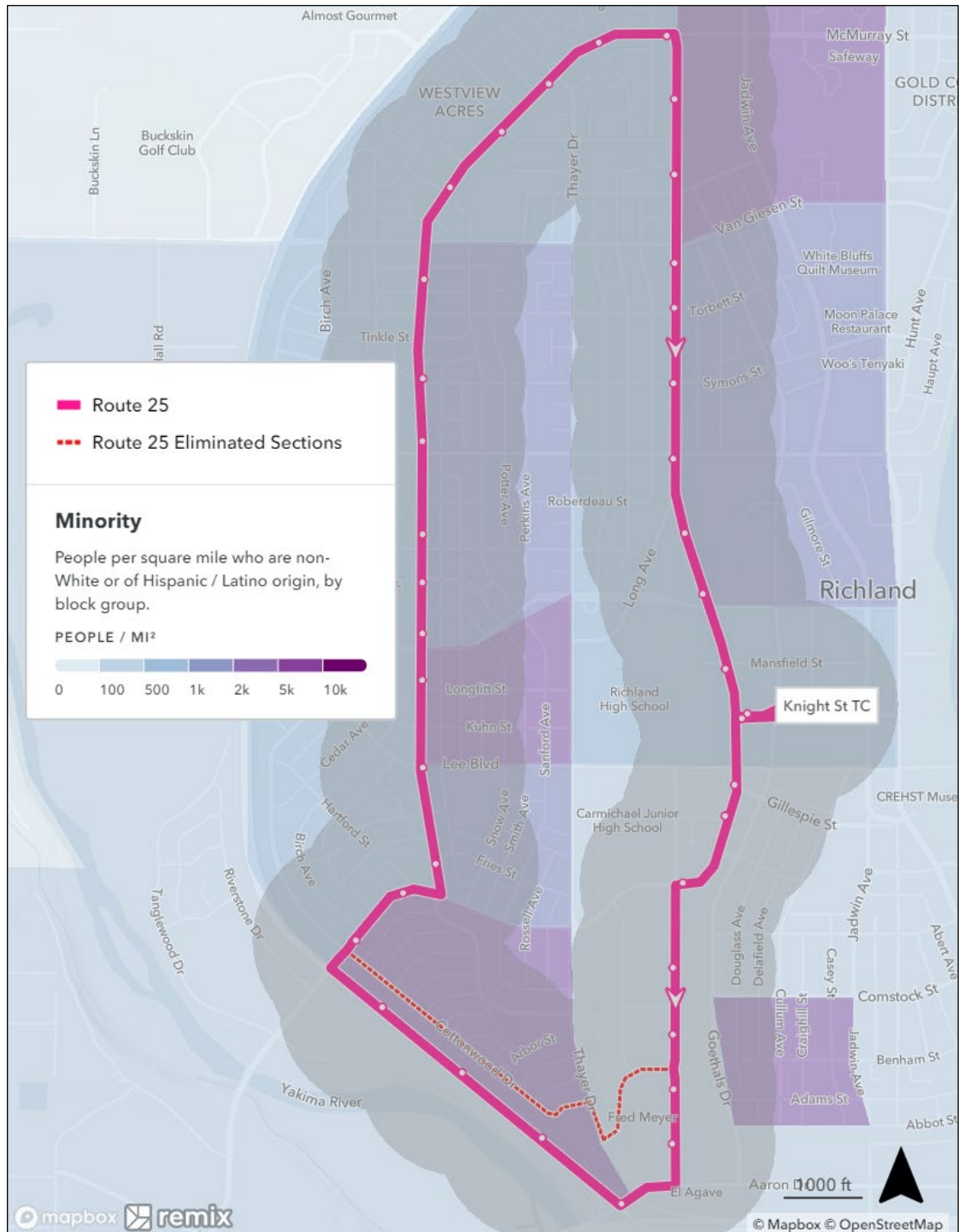
Tabla 5: Frecuencia De La Ruta 25

	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
Ruta 25	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)

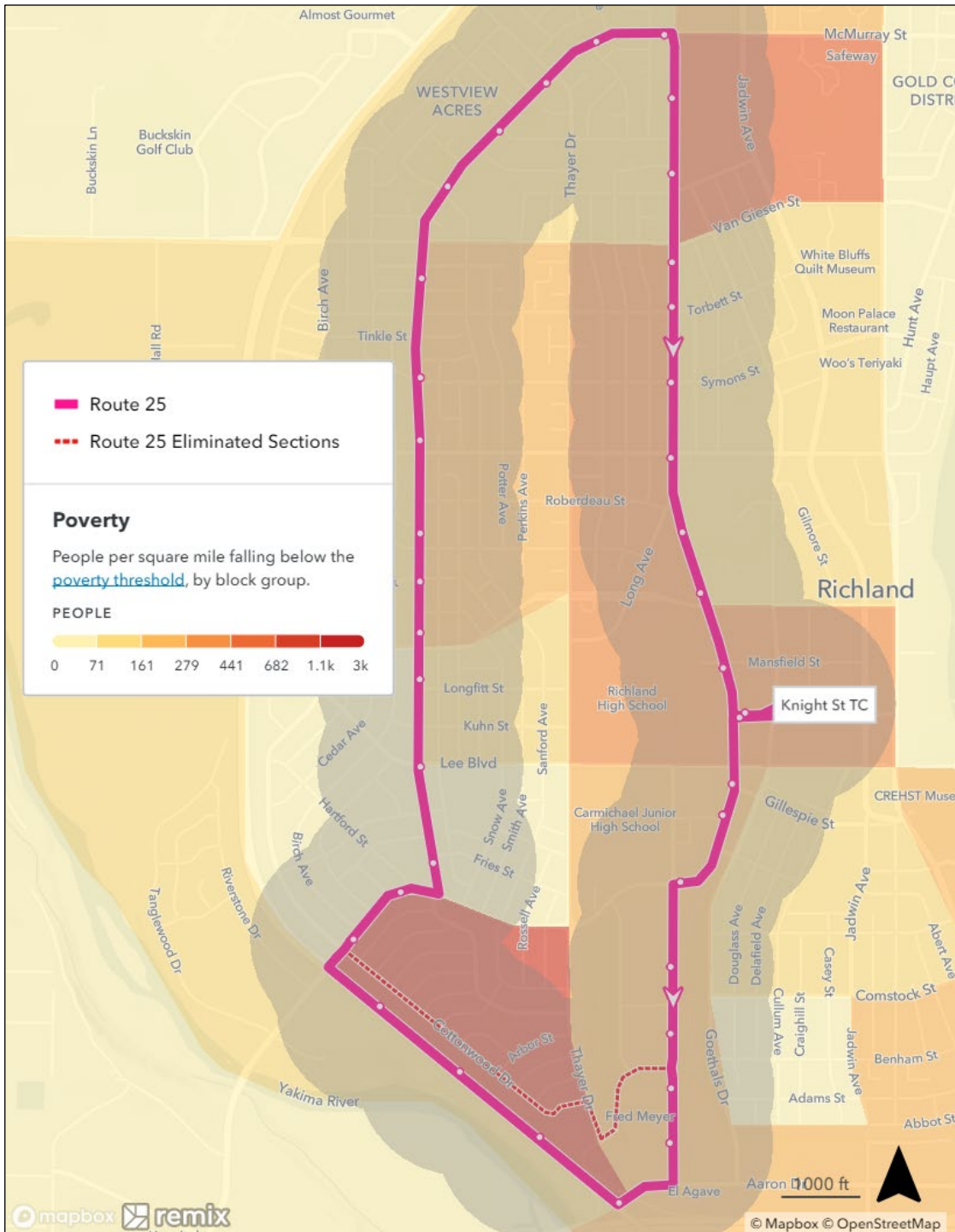
	Entre Semana	Sábado	Domingo
Ruta 25	6:00 AM – 8:00 PM	7:00 AM – 7:00 PM	No hay servicio

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

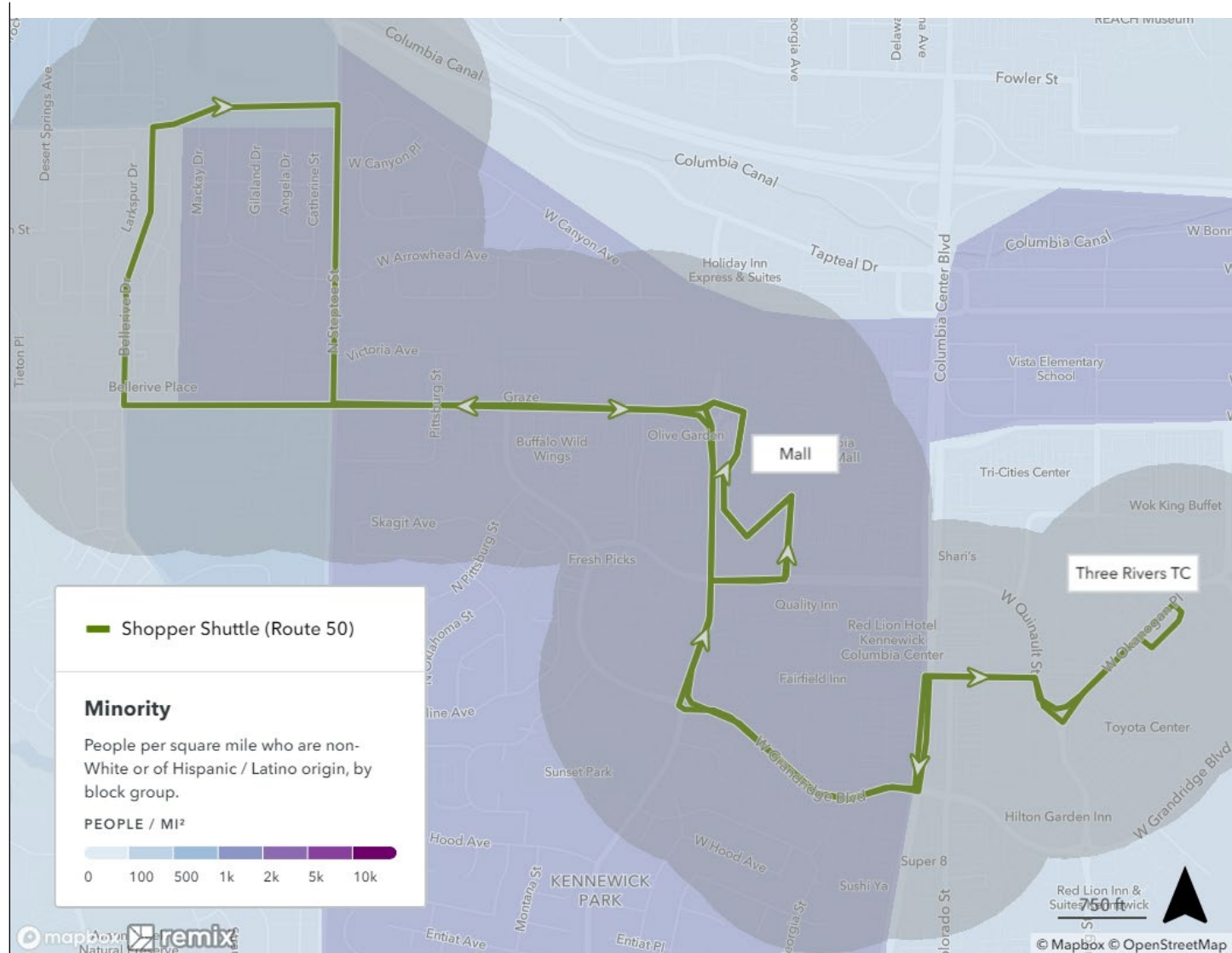
Tabla 8: Frecuencia De La Ruta 50 (Nuevo Servicio)

	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
Ruta 50	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)

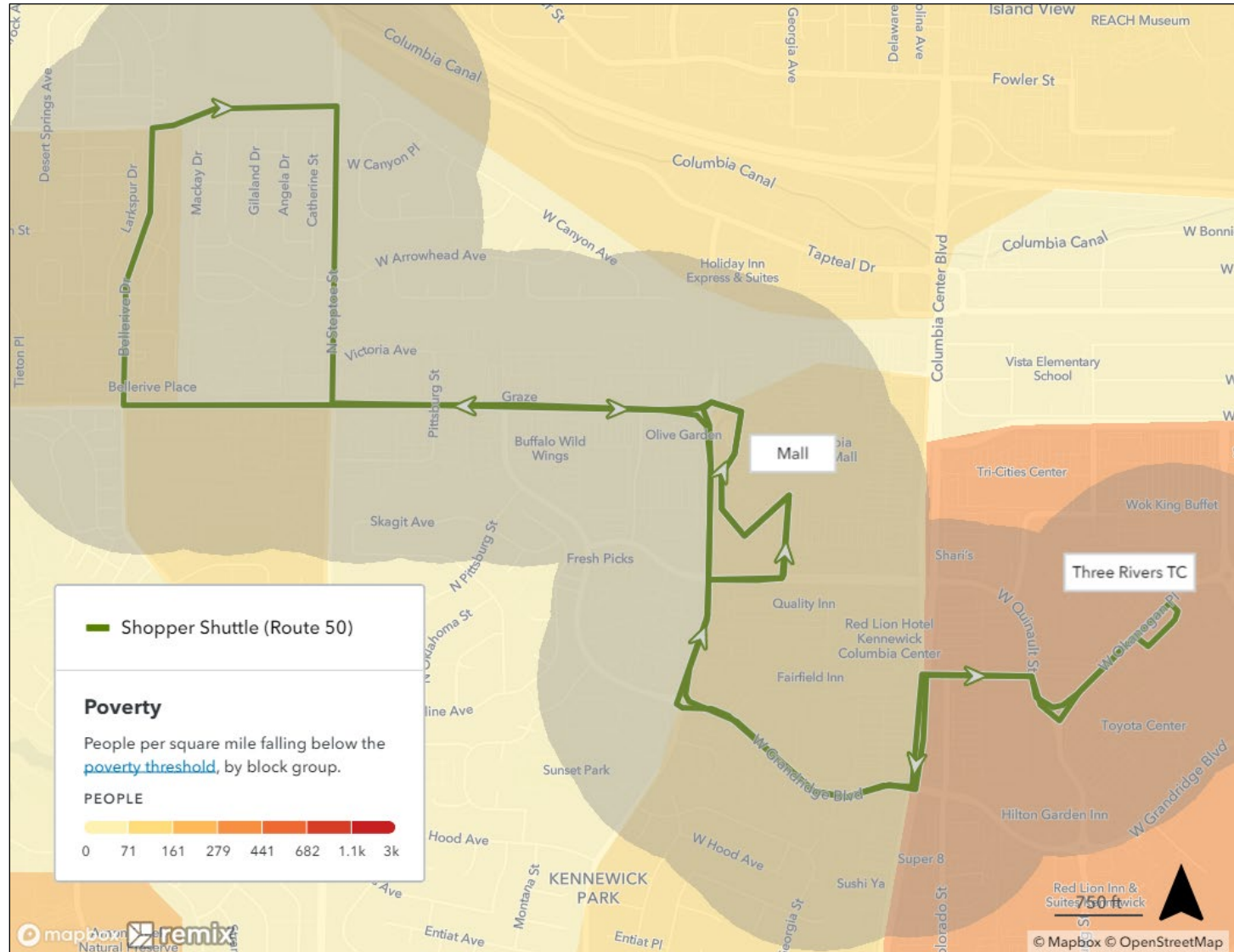
	Entre Semana	Sábado	Domingo
Ruta 50	8:00 AM – 8:54 PM	8:00 AM – 8:54 PM	No hay servicio

Mapa 6: Lanzadera De Compras Ruta 50 Implementación



Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 7: Implementación De La Ruta 50 De Lanzaderas De Compras



Amortiguación de ¼ de milla de bajos ingresos

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
Total	12,500	17,000
Minoría %	59%	57%
Bajos ingresos %	16%	15%

RUTA 67 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

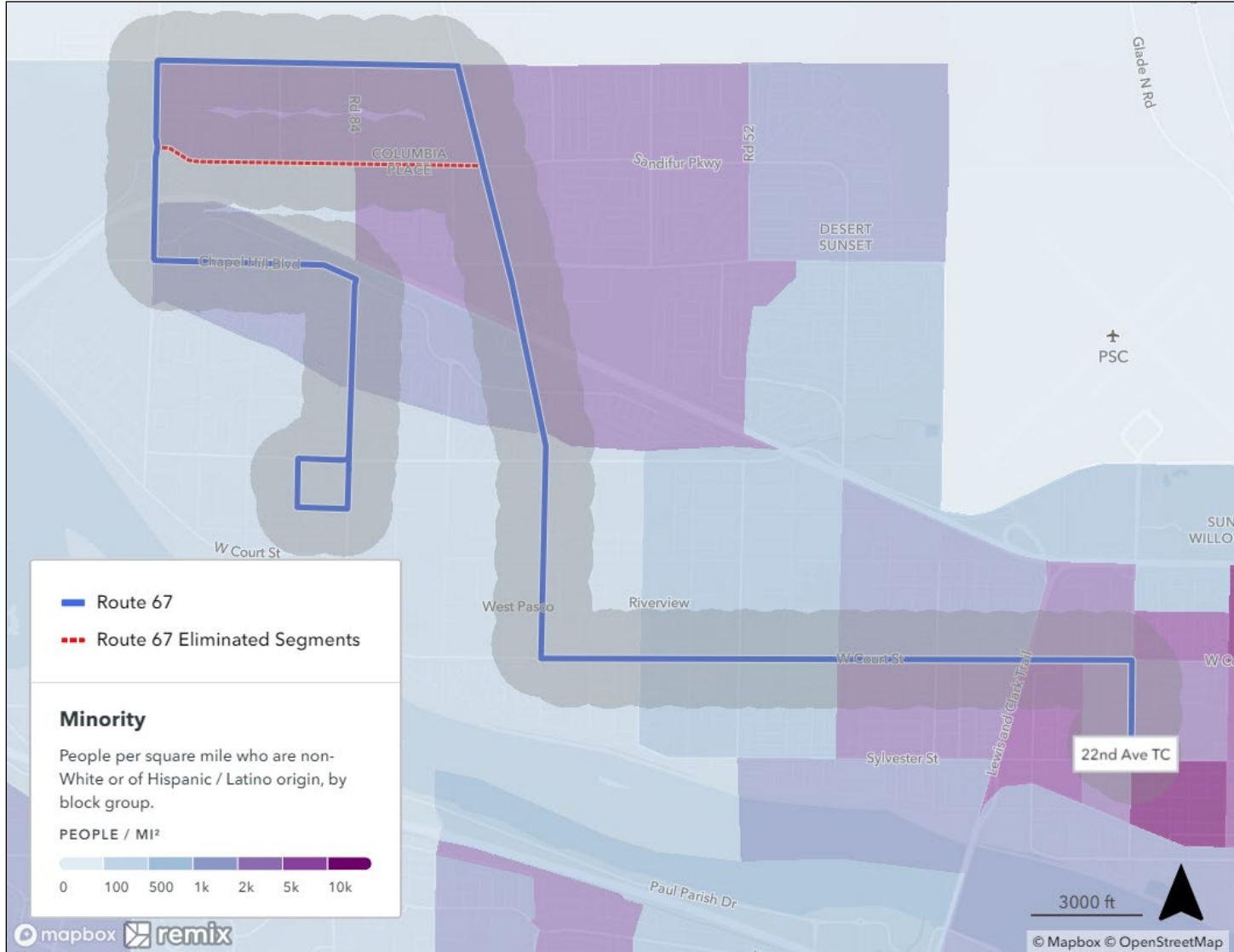
Tabla 11: Frecuencia De La Ruta 67 (No Hay Cambios)

	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
Ruta 67	30	30	30	30	No hay servicio

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

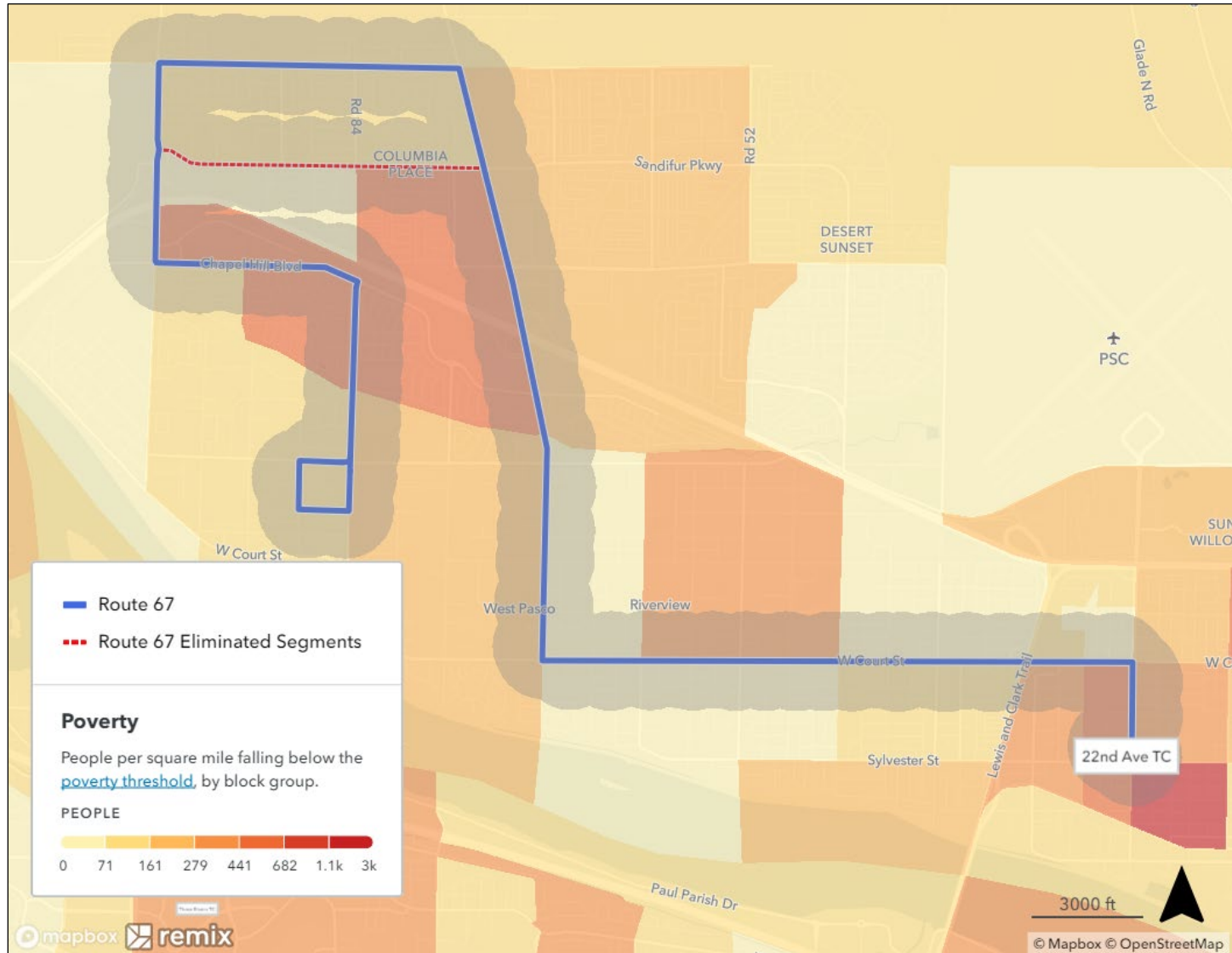
	Entre Semana	Sábado	Domingo
Ruta 67	6:00 AM – 10:00PM	7:00 AM – 10:00PM	No hay servicio

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
Total	5,100	5,600
Minoría %	38%	37%
Bajos ingresos %	20%	12%

RUTA 170 FRECUENCIA RECOMENDADA, AMPLITUD DE SERVICIO E ITINERARIO

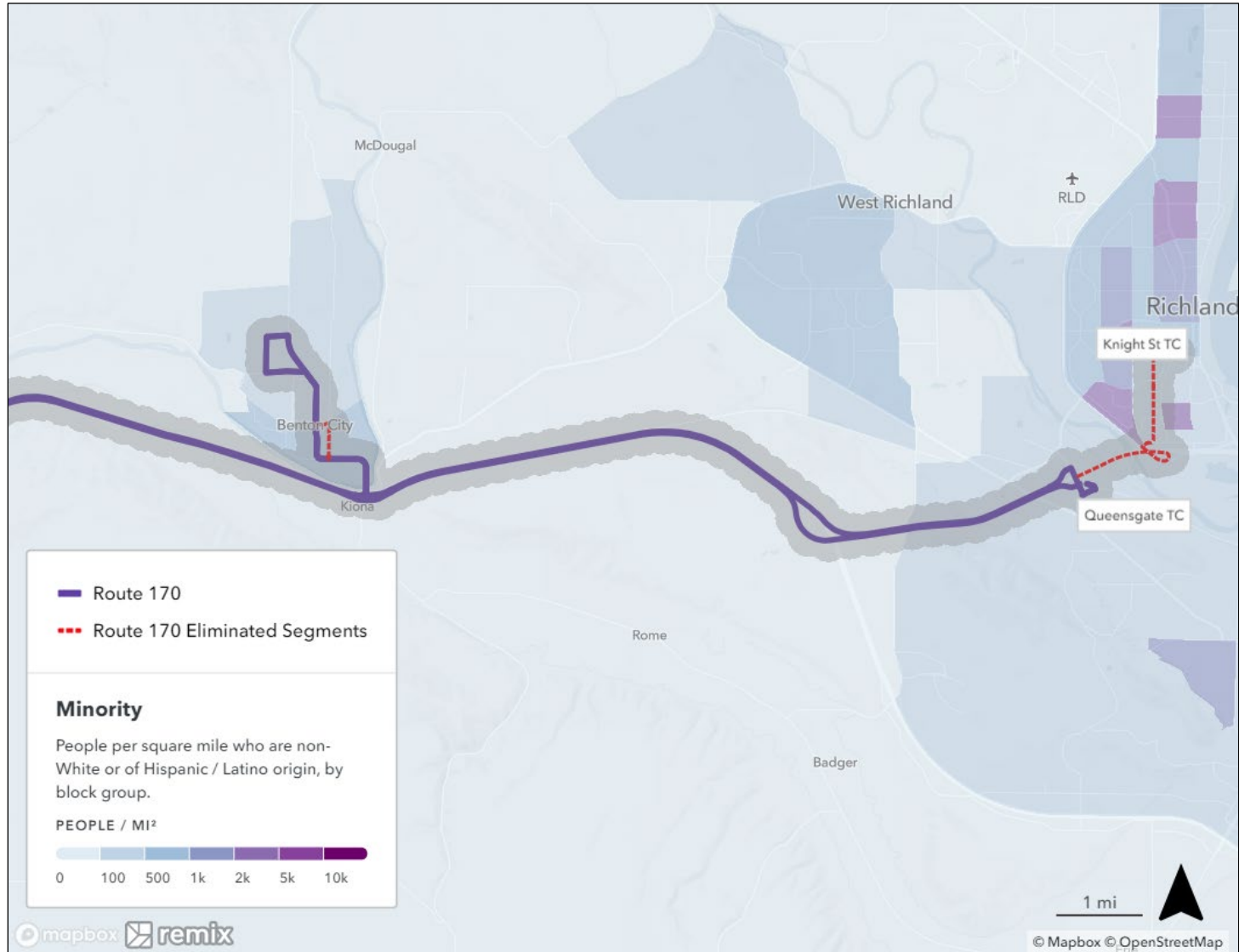
Tabla 14: Frecuencia De La Ruta 170

	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
Ruta 170	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

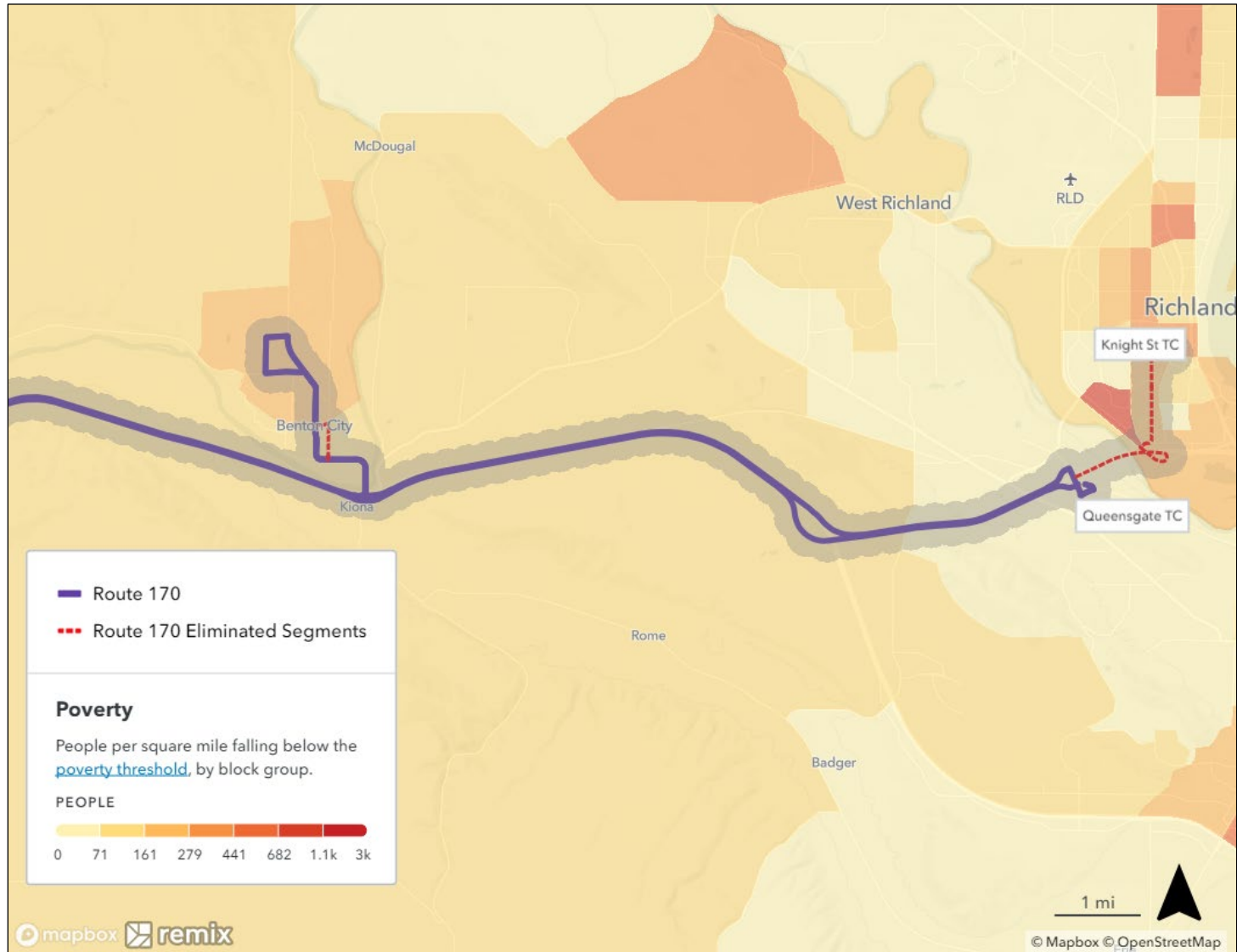
	Entre Semana	Sábado	Domingo
Ruta 170	5:13 AM – 9:40 PM	7:00 AM – 8:40 PM	No hay servicio

Mapa 10: Ampliación De Ruta 170 Benton City & Richland



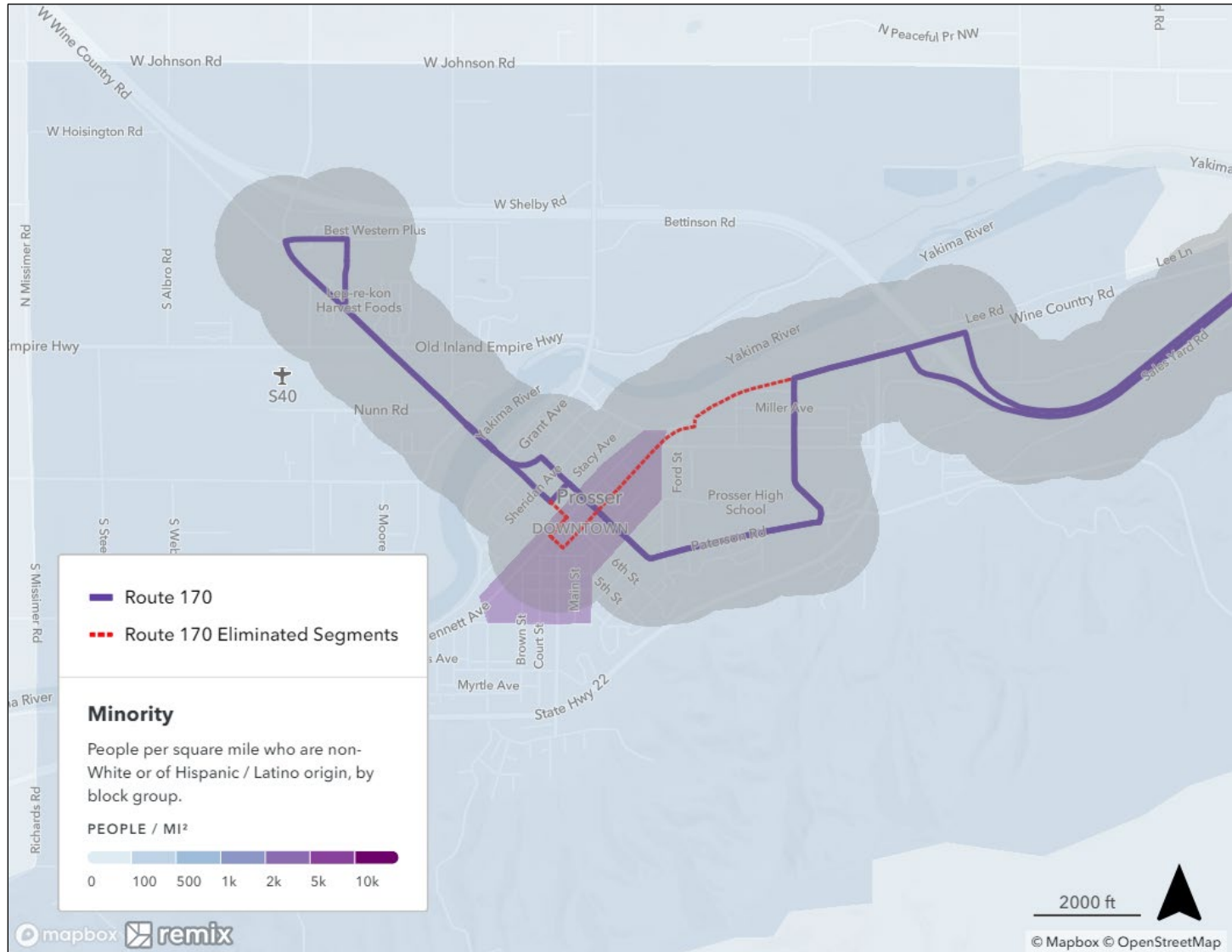
Amortiguación de ¼ de milla para minorías

Mapa 11: Ampliación De La Ruta 170



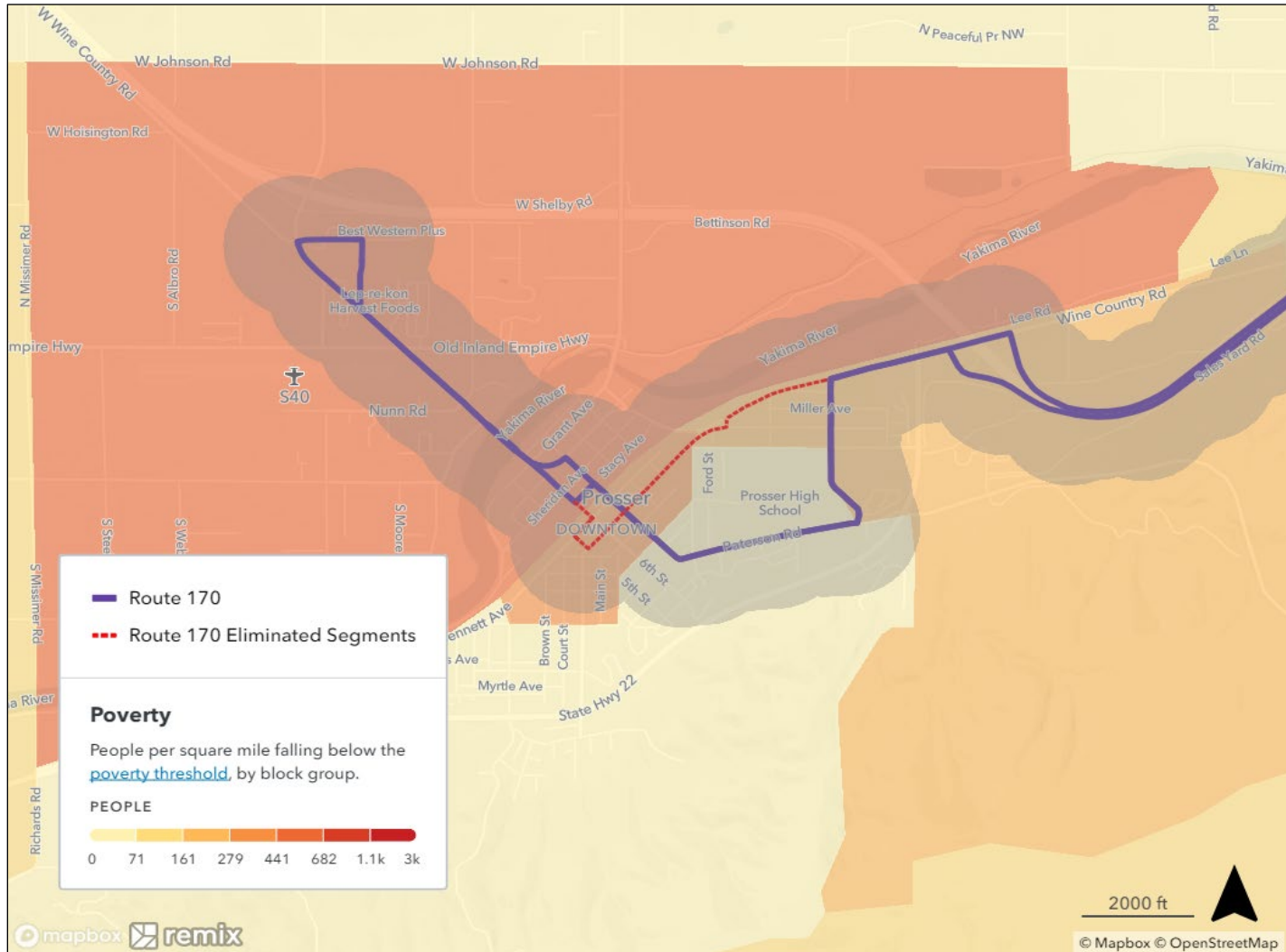
Amortiguación de ¼ de milla para personas de bajos ingresos

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) 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
Nueva Ruta	Reconsiderar la posibilidad de volver a colocar rutas de autobús en la zona. Posiblemente similar a la Ruta 60 retirada.	46.23599922037283	-119.1241428
Nueva Ruta	Debería hacerse una ruta para los trabajadores de King City, especialmente para la próxima instalación de Darigold.	46.27916236016881	-119.0928719
Ruta 10	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
Ruta 25	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
Ruta 50	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
Ruta 65	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
Ruta 67	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
Ruta 67	Me alegra ver que se amplía hacia el norte desde Sandifur Parkway hasta Burns Road.	46.28560145667922	-119.1889212
Ruta 123	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
Ruta 123	Intercambiar esta parte de la Ruta 123 con la Ruta 25 a lo largo de Wellsian Way.	46.26790662542919	-119.275565
Ruta 170	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
Ruta 170	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
Ruta 170	Creo que este es un gran lugar para una nueva ubicación de inicio / final de la Ruta 170.	46.25321830896914	-119.2998583
Ruta 225	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 quedaré 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.



Policy Number:	PLN-113	PURPOSE: 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 .
Section:	PLANNING	
Effective:	05.08.2014	
Reference:	Resolution 26-2014	
General Manager Approval: 		
Revision Number	Effective Date	Description of Change
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 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.

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)

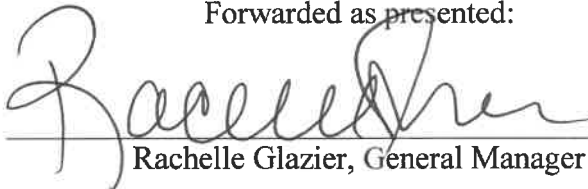
Budget Source: Operations Budget

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