

Condado de Washington



Plan de Desarrollo de Tránsito

Resumen ejecutivo

Año fiscal
2025-27



Diciembre 2024

Reconocimientos

Comité Asesor de Transporte Público del Condado Washington

Miembros

Comisionado Roy Rogers
Alcaldesa Stephanie Jones
Annadiana Johnson
Alcaldesa Teri Lenahan
Alcalde Bill Martin
Rebecca Miller

Deanna Palm
MaryAnn Potter
Mariana Valenzuela
Elaine Wells

Afiliación/Representación

Junta de Comisionados del Condado Washington
Ciudad de Banks
Representante de pasajeros
Ciudad de North Plains
Ciudad de Gaston
División de Servicios para Adultos Mayores y Veteranos del Departamento de Salud y Servicios Humanos del Condado de Washington
Cámara de Comercio del Condado Washington
Centro Cultural
Centro Cultural
Representante de pasajeros

Miembros de oficio

Dwight Brashear

Grant O'Connell
Julie Wilcke Pilmer

Afiliación/Representación

Directora ejecutiva de transporte público, South Metro Area Regional Transit (SMART)/Wilsonville
TriMet
Directora ejecutiva, Ride Connection

Junta de Comisionados del Condado de Washington

Katheryn Harrington, Presidente general
Nafisa Fai, Distrito 1, Vicepresidente
Pam Treece, Distrito 2
Roy Rogers, Distrito 3
Jerry Willey, Distrito 4



Equipo para el Proyecto del Plan de Desarrollo de Transporte Público del Condado Washington

Condado de Washington

Stephen Roberts, Director del Departamento de Uso de Tierra & Transporte

Erin Wardell, Subdirector del Departamento de Uso de Tierra & Transporte

Dyami Valentine, Planificador de transporte principal

Reza Farhoodi, Planificador superior

Miranda Seekins, Planificador asociado

Mark Adams, Analista financiero superior

Ray Nielson, Analista financiero

Anthony Nguyen, Analista de gestión

Melissa De Lyser, Administrador de asuntos públicos y comunicación

Brenda Schaffer, Especialista de comunicación superior

Jax Mudryk, Analista de SIG

Cassie Bent, Técnico de SIG

Kyla Cesca, Diseñador grafico

Emma Ross, Diseñador grafico

Ride Connection, Inc.

Julie Wilcke Pilmer, Directora ejecutiva

Jim Nowodworski, Director financiero

John Whitman, Supervisor de planificación

Tangerine Behere, Planificador de servicios principal

Dean Orr, Director de contratos/activos

Lauren Frantz, Analista de datos de servicio



Tabla de contenido

Reconocimientos	2
Plan de Desarrollo de Transporte	5
Propósito.....	5
Visión	6
Ride Connection.....	6
Comité de Transporte Público del Condado Washington	6
Características del transporte público del Condado Washington	7
Mediciones del desempeño y número de pasajeros de STIF	8
Mediciones claves del desempeño de STIF	8
Tendencias del número de pasajeros y efectividad del servicio	8
Presupuesto del programa STIF y prioridades a corto plazo	9
westLink	10
Servicio local	11
Respuesta por demanda rural	13
Coordinación interregional	14
Capital, construcción, mantenimiento y operaciones	15
Planificación, tecnología, mercadeo y administración	16
Proyecto piloto de microtránsito	17

Figuras

Área del plan de mejora del Transporte público de los tres condados.....	5
Áreas de planificación del tránsito rural y límites del distrito de servicio de transporte público del Condado de Washington.....	7
Mapa de ruta de westLink	10
Servicios de transporte local.....	12
Límite de servicio puerta a puerta.....	13
Servicio de Tránsito Interregional Rural y Conexiones Clave.....	14
Mapa de Mejoras en las Paradas del Conector Comunitario, Fase 2.....	15
Oportunidades en el Área de Servicio Piloto de Microtránsito	17

Tablas

Tabla 1. Mediciones del desempeño de STIF.....	8
Tabla 2 Tendencias de pasajeros en los servicios de transporte interurbano y rutas fijas desviadas locales.....	8
Tabla 4. Resumen de la propuesta de presupuesto de transporte público del Condado de Washington para 2 años.....	9
Tabla 3. Ingresos proyectados del programa STIF para el año fiscal 2025-27 - Condado de Washington	9

Plan de Desarrollo de Transporte

Propósito

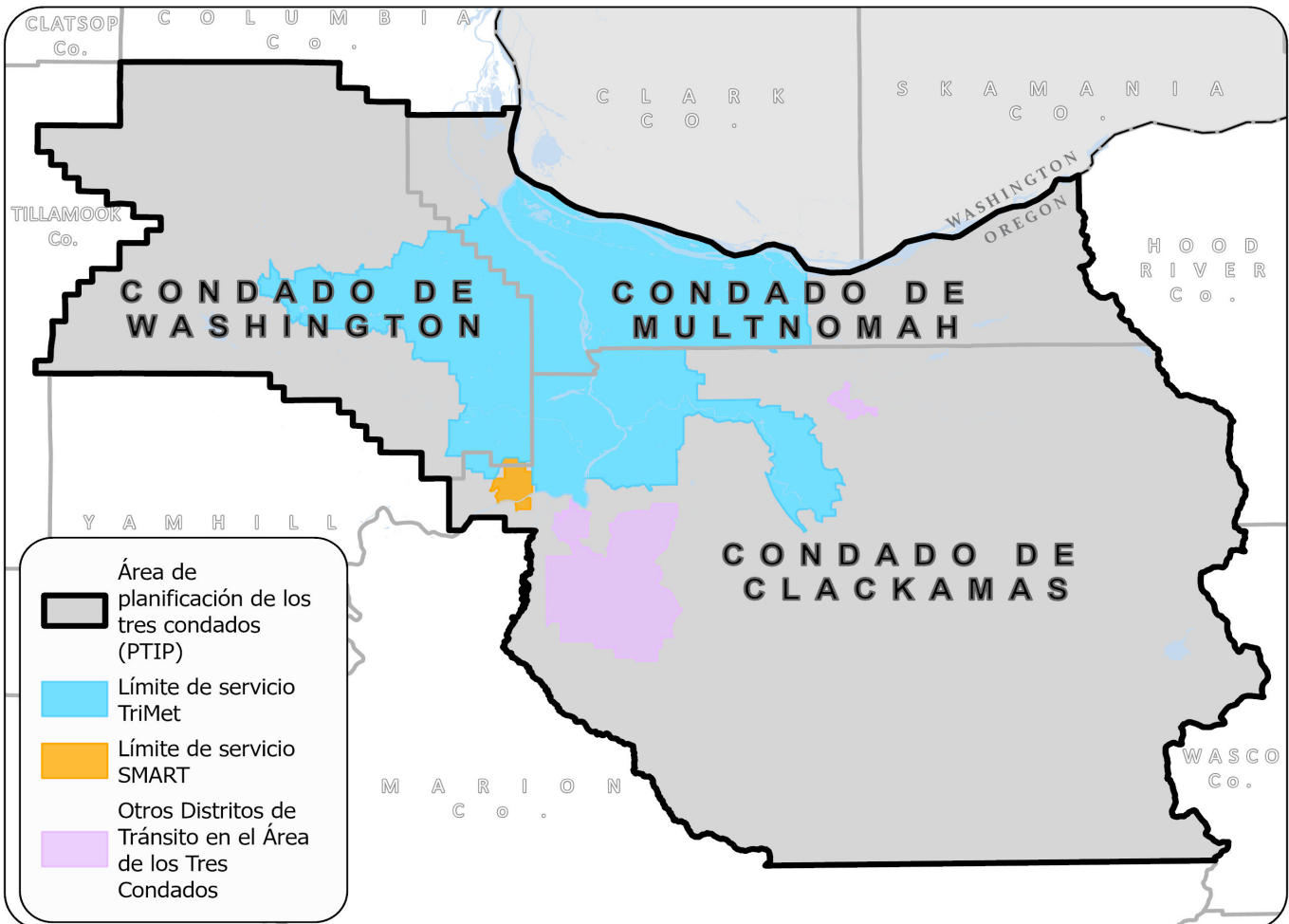
En 2017, la legislatura del Estado de Oregón creó el Fondo para Mejoramiento del Transporte Estatal (STIF, por sus siglas en inglés) como parte del Proyecto de Ley de la Cámara de Representantes 2017 (HB 2017), conocido como la "Ley para Mantener a Oregón en Movimiento". El proyecto de ley estableció una fuente de financiamiento dedicada para mejorar o ampliar los servicios de transporte público en Oregón a través de un impuesto sobre nóminas de empleados en todo el estado de una décima del 1%.

La legislación designó al Condado de Washington como un proveedor de transporte público elegible para los fondos de STIF. La legislación designó a TriMet como la entidad calificada responsable de desarrollar un Plan de Mejoramiento del Transporte Público (PTIP, por sus siglas en inglés) para el área de los tres condados de Portland (incluyendo las áreas fuera de su distrito de servicio) y monitorear el cumplimiento de la legislación estatal y las reglas administrativas. La figura abajo representa el área de planeación del PTIP. HB 2017 y las reglas administrativas relacionadas requieren que los proveedores de transporte público identifiquen las prioridades de transporte público en un Plan de Desarrollo de Transporte Público (TDP, por sus siglas en inglés) para un plazo de dos a cinco años.

El TDP del Condado de Washington busca guiar las futuras inversiones de transporte público y comunicar una visión coordinada para el servicio de transporte público y el acceso al transporte público en todo el Condado de Washington. En particular, el TDP se enfoca en las áreas que actualmente carecen de un servicio de transporte público. Este plan orienta las inversiones del financiamiento de STIF identificando y priorizando las necesidades de transporte público y las oportunidades para apoyar el uso del transporte público en todo el condado.

La actualización del TDP de 2024 prioriza las inversiones para los fondos de STIF en el próximo bienio, año fiscal 2025-26 y año fiscal 2026-27, y describe las inversiones potenciales para los próximos cinco años o más. El TDP se actualiza cada dos años para considerar la asignación bienal de ingresos de STIF de la Comisión de Transporte de Oregón.

Área del plan de mejora del Transporte público de los tres condados



Visión

Un sistema de transporte público exitoso ayuda a más personas a llegar a más lugares y satisface las necesidades de los pasajeros. En colaboración con Ride Connection y otros proveedores de transporte público, el TDP ayuda a guiar las futuras inversiones de transporte público y comunica una visión coordinada para el servicio de transporte público y el acceso al transporte público en todo el Condado de Washington. El TDP apoya la visión identificando las necesidades, oportunidades y prioridades para cumplir con los criterios de evaluación de STIF:

- Reduce la fragmentación del servicio y conecta mejor a las personas con el transporte público
- Agrega un servicio nuevo o mejora el servicio existente
- Aumenta la frecuencia del servicio de autobuses en las comunidades con un alto porcentaje de hogares de bajos ingresos
- Expande las rutas de autobuses y el servicio de autobuses para llegar a las comunidades con un alto porcentaje de hogares de bajos ingresos
- Mejora la frecuencia y confiabilidad de las conexiones de servicio entre las comunidades dentro y fuera del área urbana
- Mejora los servicios de transporte público para los estudiantes de los grados 9 a 12

Ride Connection

Desde 2018, el Condado de Washington ha contratado a Ride Connection, Inc, una organización privada sin fines de lucro con sede en Portland, Oregón, para proveer los servicios de transporte público financiados por STIF. Ride Connection ha provisto servicios de transporte público en el Condado de Washington durante décadas a través de un financiamiento estatal y federal y contribuciones privadas. El Condado de Washington aprovecha los fondos de STIF con estos otros recursos en colaboración con Ride Connection para proveer los servicios de transporte público. El apoyo para la supervisión administrativa y la planificación es provisto por el Departamento de Uso de Tierras y Transporte (LUT, por sus siglas en inglés) del Condado de Washington.

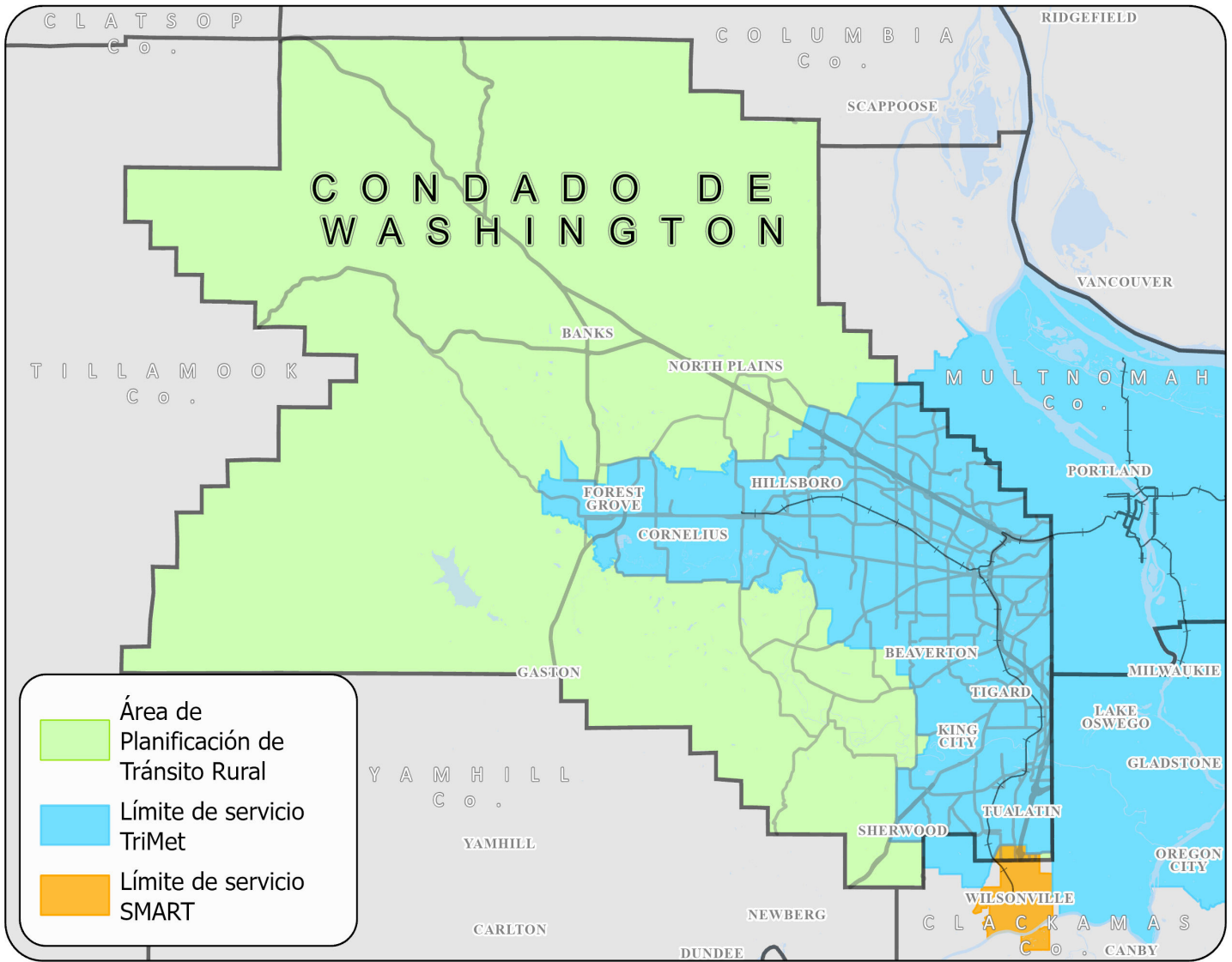
Comité de Transporte Público del Condado Washington

En junio de 2020, la Junta de Comisionados del Condado de Washington (Junta) designó al Comité Asesor de Transporte Público del Condado de Washington (conocido como el Comité de Transporte Público o WCTC) para asesorar a la Junta sobre las prioridades de los proyectos de transporte público que deben financiarse con STIF para las áreas fuera de los distritos de servicio de Transporte Público Regional de TriMet y del Área Metropolitana Sur (SMART, por sus siglas en inglés) y para los proyectos de coordinación regional dentro del distrito de TriMet; estas áreas están ilustradas en la siguiente página.

El WCTC está presidido por un miembro designado de la Junta e incluye a personal del Servicio para Veteranos, Personas con Discapacidades y de la Tercera Edad (DAVS, por sus siglas en inglés) del Condado, un representante electo de cada una de las ciudades de Banks, Gaston y North Plains, y cinco miembros adicionales que representan las diversas perspectivas demográficas, geográficas y de transporte público. Tres miembros de oficio representan a SMART, TriMet y Ride Connection. El comité provee comentarios sobre las necesidades de transporte público de la comunidad, ayuda a solicitar los comentarios públicos y recomienda las prioridades de proyectos a la Junta.

Características del transporte público del Condado Washington

Áreas de planificación del tránsito rural y límites del distrito de servicio de transporte público del Condado de Washington



El Condado de Washington cubre 727 millas cuadradas y la mayor parte (568 millas cuadradas) está fuera de los distritos de servicio de TriMet y SMART. El condado tiene y seguirá teniendo un número creciente de trabajadores y residentes, lo cual aumenta la necesidad de mejorar las opciones de transporte no automotriz. El condado cuenta actualmente con servicios de transporte público interregional y regional, servicios de transporte privado y servicios para las personas mayores y personas con discapacidades.



Mediciones del desempeño y número de pasajeros de STIF

Mediciones claves del desempeño de STIF

Ride Connection proporcionó casi 300,000 millas de ingresos y más de 25,000 horas de ingresos en el año fiscal 2024 (ver Tabla 1). Estos servicios financiados por STIF proveen un acceso de transporte público a más de 140,000 personas dentro de media milla del área de servicio, lo cual incluye a más de 7,000 estudiantes de escuela preparatoria y más de 9,000 hogares de bajos ingresos.

Tabla 1. Mediciones del desempeño de STIF

	Millas de ingresos	Horas de ingresos	# de Estudiantes con acceso	# de personas dentro de ½ milla	# de hogares de bajos ingresos
Ruta local desviada-fija	239,404	20,836	5,690	107,400	7,750
Interurbano	44,846	1,952	890	16,800	480
Respuesta a la demanda	14,064	3,400	1,500	26,350	1,440
Total¹	298,314	26,188	7,240	140,950	9,300

Tendencias del número de pasajeros y efectividad del servicio

La Tabla 2 muestra una tendencia de seis años para el número de pasajeros de los servicios de rutas fijas desviadas de los conectores comunitarios locales. Debido a la pandemia del COVID-19, Ride Connection tuvo una reducción del número de pasajeros similar a la experimentada en todo el país, aunque desde entonces ha recuperado gran parte de su número de pasajeros.

Tabla 2 Tendencias de pasajeros en los servicios de transporte interurbano y rutas fijas desviadas locales²

	Paseos de embarque	Promedio diario de viajes de embarque	Ingresos y horas de escala	Paseos de embarque/horas
Año fiscal 2018-19	121,334	475	18,393	22.4
Año fiscal 2019-20	117,114	459	18,822	20.1
Año fiscal 2020-21	59,836	234	19,350	9.9
Año fiscal 2021-22	81,334	318	20,200	13.0
Año fiscal 2022-23	84,773	332	22,475	13.2
Año fiscal 2023-24	96,802	379	22,788	14.8

¹ Los valores son estimaciones basadas en datos del Censo (2020) y ACS (2022).

² Debido a que los servicios se iniciaron después del final del año fiscal 2023, estos datos no incluyen el número de pasajeros de los nuevos servicios de CorneliusLink, King City Link o BethanyLink.

Presupuesto del programa STIF y prioridades a corto plazo

La Tabla 3 indica el pronóstico de ingresos del programa de STIF para el Condado de Washington, incluyendo una subasignación del programa de Coordinación Regional de TriMet.

La Tabla 4 muestra el desglose del presupuesto de dos años propuesto para los costos operativos por tipo de servicio, administración, capital, tecnología, mercadeo y planificación. El presupuesto de servicios locales incluye los costos operativos y gastos de capital.

Tabla 3. Ingresos proyectados del programa STIF para el año fiscal 2025-27 - Condado de Washington

Fuente	Año fiscal 2025-27 total
Fuera del distrito de TriMet ³	~\$934,000 ⁴
Remanente ⁵	~\$860,000
Coordinación Regional	~\$5,822,000
Total	~\$7,616,000

Tabla 4. Resumen de la propuesta de presupuesto de transporte público del Condado de Washington para 2 años⁶

Programas	Año fiscal 2026	Año fiscal 2027	Total
westLINK	\$255,000	\$262,000	\$517,000
Respuesta a la demanda	\$120,000	\$124,000	\$244,000
Coordinación interregional	\$36,000	\$36,000	\$72,000
Servicios Locales (financiados por la Coordinación Regional)	\$3,123,700	\$3,219,900	\$6,343,600
Construcción, mantenimiento y operaciones de capital	\$95,000	\$125,000	\$220,000
Planificación	\$30,000	\$35,000	\$65,000
Tecnología	\$15,000	\$19,000	\$34,000
Mercadotecnia y administración	\$58,000	\$64,000	\$122,000
Total	\$3,732,700	\$3,884,900	\$7,617,600

Las siguientes paginas resumen las prioridades de transporte público a corto plazo (año fiscal 2025-26 y año fiscal 2026-27) que deben financiarse con los ingresos proyectados y los fondos remanentes. Mantener el servicio existente es la mayor prioridad y la expansión del servicio y/o la inversión de capital podría retrasarse si los ingresos son menores que lo proyectado. Abajo están las descripciones generales de cada proyecto prioritario del año fiscal 2025-27, junto con la evaluación de cómo cada proyecto cumple con los criterios de STIF.

³ Fuera del distrito de TriMet en el Condado Washington incluye el distrito de SMART. Los fondos asignados al Condado de Washington se basan en la proporción (55.99%, a partir de 2024) del impuesto sobre nóminas de empleados generado fuera del límite de servicio de SMART, aunque dentro del Condado Washington.

⁴ Para asegurar que ODOT puede distribuir completamente todos los fondos de la fórmula de STIF durante el bienio 2025-27, ODOT recomienda que todas las entidades calificadas y los proveedores de servicios de transporte público agreguen un 20% adicional a la estimación de asignación de STIF de agosto de 2024.

⁵ El remanente representa los fondos no gastados y/o ingresos adicionales que excedieron el presupuesto del año fiscal 2023-25.

⁶ Esta propuesta de presupuesto solamente incluye los fondos de la fórmula de STIF. Los programas de Respuesta por Demanda y westLink se suplementan con Ride Connection a través de un financiamiento estatal y federal.

Ride Connection ha operado la ruta interurbana westLink desde 2010, conectando a Forest Grove, Banks, North Plains y Hillsboro con el uso de fondos federales de la Sección 5311. Desde que recibió el financiamiento de STIF, Ride Connection ha podido expandir este servicio a 6 viajes entre semana.

En agosto de 2024, Ride Connection modificó la ruta y agregó paradas en North Plains en las avenidas North & 313, en Forest Grove en el Safeway y el centro, y en Hillsboro en la Escuela Preparatoria Glencoe. Junto con estas adiciones de paradas, la ruta se expandió a seis viajes diarios entre semana. Estos cambios buscaban mejorar la cobertura del servicio, mejorar las conexiones interregionales y aumentar el acceso para los estudiantes. Hay conexiones disponibles con la Línea Azul de MAX en Hillsboro, la Ruta 5 del Distrito de Transporte del Condado Tillamook (TCTD, por sus siglas en inglés) en North Plains y Banks, la Ruta 33 de Transporte Público del Condado Yamhill (YCT, por sus siglas en inglés) en Forest Grove y otras líneas de autobuses de TriMet.

Descripción del proyecto

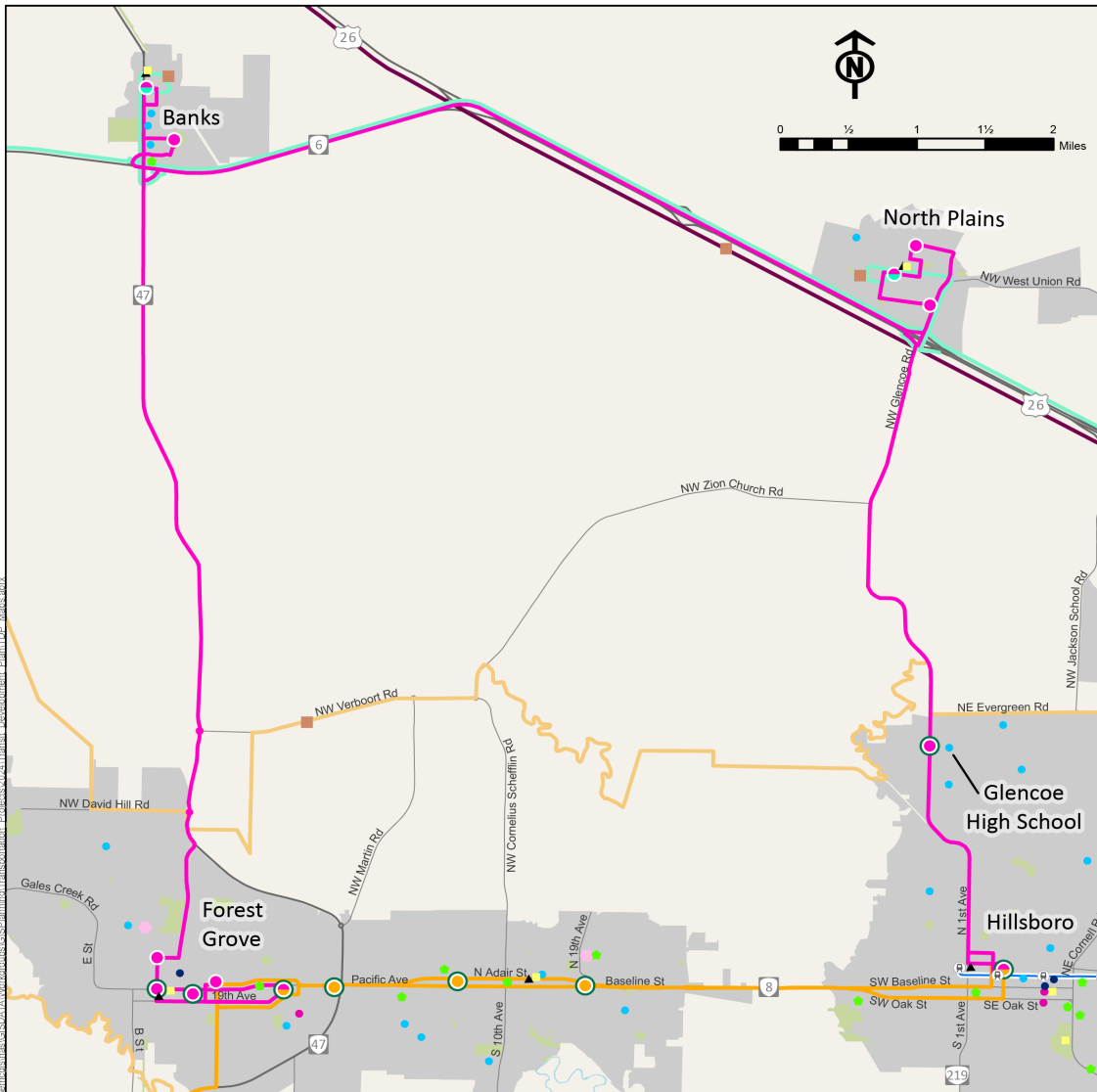
Operaciones de rutas fijas desviadas (un híbrido de ruta fija y servicios de respuesta por demanda) sirviendo a Forest Grove, Hillsboro, Banks y North Plains.

Prioridad de STIF

- Mantener el servicio existente y comprometido (iniciado en el año fiscal 2025)

Criterios de STIF

- Servicio intercomunitario
- Reducir la fragmentación del servicio
- Aumentar la frecuencia de los bajos ingresos
- Ampliar el servicio para personas de bajos ingresos
- Tránsito estudiantil



Ride Connection westLink y otros servicios interregionales

- Ride Connection westLink
- NorthWest POINT
- TCTD Ruta 5: Tillamook-Portland
- YCT Ruta 33: McMinnville-Hillsboro
- Paradas de tránsito por ruta
- Línea Azul MAX
- Punto de transferencia TriMet
- Ⓜ Estaciones de tren TriMet
- Límite de servicio TriMet
- Supermercados
- Bibliotecas
- Colegios/Universidades
- Escuelas (K-12)
- Hospitales/Centros de Atención de Urgencia
- ▲ Ayuntamientos
- Vivienda asequible financiada por Metro Bond
- Empleadores rurales esenciales
- Ciudades
- Parques

Fuentes de datos: Condado de Washington, Metro, ODOT

Este producto tiene fines informativos y podría no haberse preparado o ser adecuado para propósitos legales, de ingeniería o topográficos. Los usuarios de esta información deben revisar o consultar los datos primarios y las fuentes de información para determinar la utilidad de la información. Los mapas se elaboraron cuidadosamente, pero este producto no ofrece ninguna garantía. Sin embargo, la notificación sobre cualquier error será apreciada.

Servicio Local

Las rutas fijas desviadas locales proveen un conector comunitario local y una circulación de acceso al empleo usando una asignación de fondos de la fórmula de STIF generados en el distrito de TriMet, conocido como el Programa de Coordinación Regional (RCP). Estas rutas se indican y muestran en el mapa siguiente:

- Iniciado en 2024, **BethanyLink** sirve a las áreas de North Bethany, Bethany y Cedar Mill. Los autobuses circulan entre semana entre el campus de Rock Creek del Colegio Comunitario de Portland y el Centro de Transporte Público de Sunset.
- Iniciado en 2024, **King City Link** sirve a las comunidades de King City, Tigard, Durham y Tualatin entre semana. La lanzadera conecta a King City con la estación de Tualatin WES, con paradas en los centros comerciales a lo largo de OR 99W, Escuela Preparatoria Tigard, Bridgeport Village y el Tualatin Park & Ride.
- Iniciado en 2024, **Cornelius Link** es una expansión reciente del servicio de Cornelius durante los sábados de Grovelink, operando entre semana en Cornelius con un circuito de un sola dirección y dos rutas de empleo durante las horas pico.
- Iniciado en 2015, **North Hillsboro Link** sirve el área de empleo del norte de Hillsboro los siete días de la semana, conectando con las líneas azules y rojas de MAX de TriMet y otras rutas de autobuses de TriMet en la Estación de Orenco.

Descripción del proyecto

Provee conexiones con la comunidad y acceso a las áreas de empleo con un servicio a las paradas de MAX, WES y Frequent Bus.

Prioridad de STIF

- Mantener el servicio existente y comprometido
- Mejorar y/o modificar los servicios existentes para satisfacer la demanda y en coordinación con los cambios de servicio de TriMet programados a corto plazo

Criterios de STIF

<input checked="" type="checkbox"/>	Servicio intercomunitario
<input checked="" type="checkbox"/>	Reducir la fragmentación del servicio
<input checked="" type="checkbox"/>	Aumentar la frecuencia de los bajos ingresos
<input type="checkbox"/>	Ampliar el servicio para personas de bajos ingresos
<input checked="" type="checkbox"/>	Tránsito estudiantil



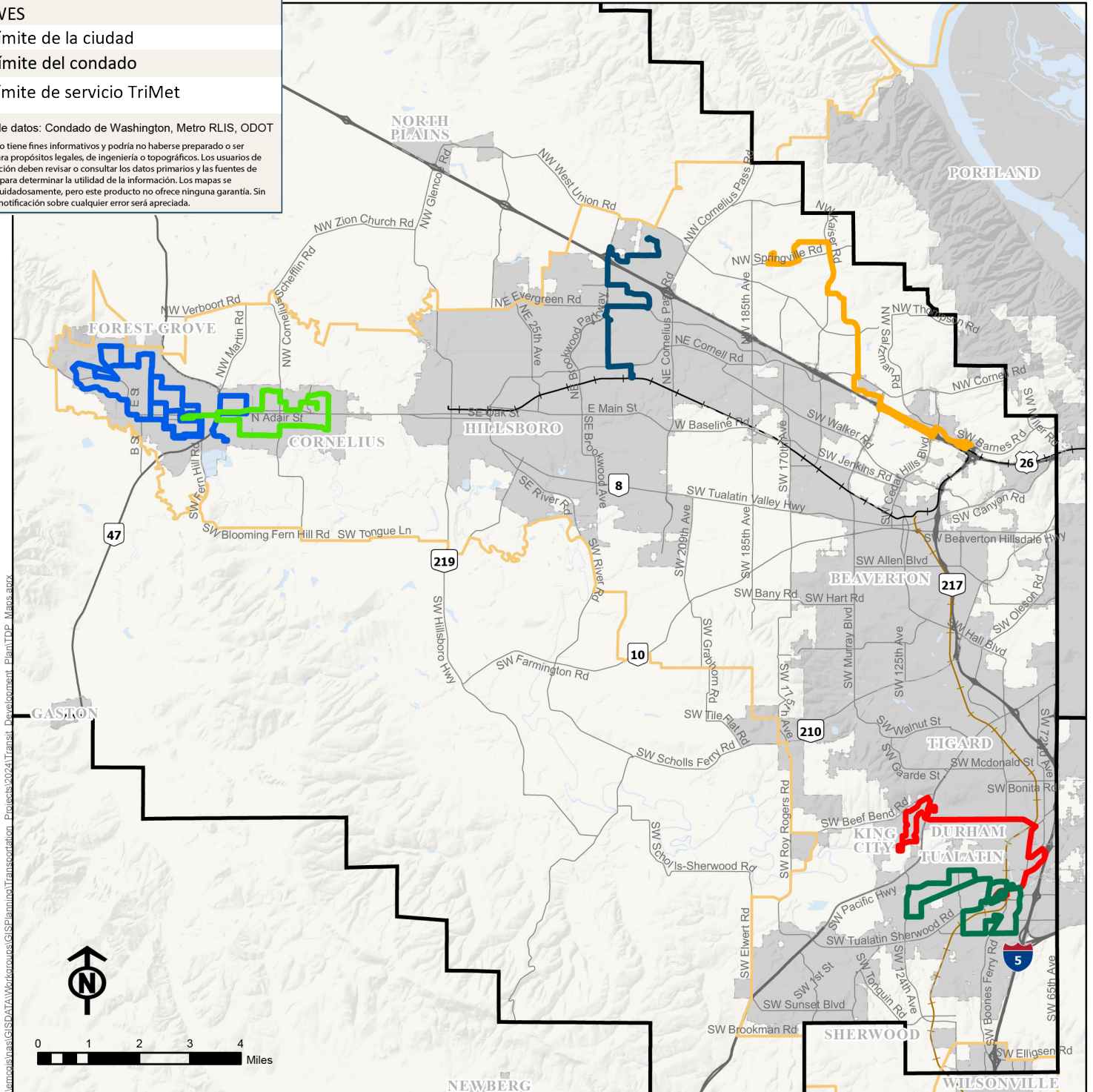
Servicio de transporte de Community Connector existente

- North Hillsboro Link
- Grovelink
- CorneliusLink
- BethanyLink
- King City Link
- Tualatin Shuttle
- + MAX
- + WES
- - - Límite de la ciudad
- Límite del condado
- Límite de servicio TriMet

Fuentes de datos: Condado de Washington, Metro RLIS, ODOT

Este producto tiene fines informativos y podría no haberse preparado o ser adecuado para propósitos legales, de ingeniería o topográficos. Los usuarios de esta información deben revisar o consultar los datos primarios y las fuentes de información para determinar la utilidad de la información. Los mapas se elaboraron cuidadosamente, pero este producto no ofrece ninguna garantía. Sin embargo, la notificación sobre cualquier error será apreciada.

- Iniciado en 2013, **Grovelink** sirve a la comunidad de Forest Grove, conectando a los miembros de la comunidad con destinos del centro y con la línea 57 de TriMet. El sistema incluye los circuitos este y oeste y un circuito de una sola dirección solamente los sábados que abarca el área servida por los dos circuitos que circulan entre semana.
- Iniciado en 1997 por la Cámara de Comercio de Tualatin, **Tualatin Shuttle** sirve a la comunidad de Tualatin con dos rutas separadas. La Línea Azul sirve a los lugares de trabajo en el noroeste de Tualatin y la Línea Roja sirve a los distritos residenciales y comerciales en el centro y sur de Tualatin.



Respuesta por demanda rural

El servicio de respuesta por demanda rural de Ride Connection incluye el servicio de paratransito de puerta a puerta para las personas mayores, personas con discapacidades y pasajeros con desventajas de transporte, el cual está financiado con los fondos 5311 federales. Desde 2019, el financiamiento de STIF permite que el servicio esté disponible gratuitamente para el público general.

El área de servicio de respuesta por demanda se extendió recientemente hacia el este hasta Kaiser Road, 158th Avenue y Roy Rogers Road para los viajes de puerta a puerta con un propósito general entre las áreas rurales y urbanas y hasta el Río Willamette para los viajes con un propósito médico.

Algunos de los destinos urbanos más comunes incluyen:

- Homeward Bound – Cornelius
- Beaverton Foods – Hillsboro
- Fred Meyer – Cornelius
- Centro Cultural
- Raines Dialysis Fresenius – Forest Grove
- WinCo - Hillsboro

Descripción del proyecto

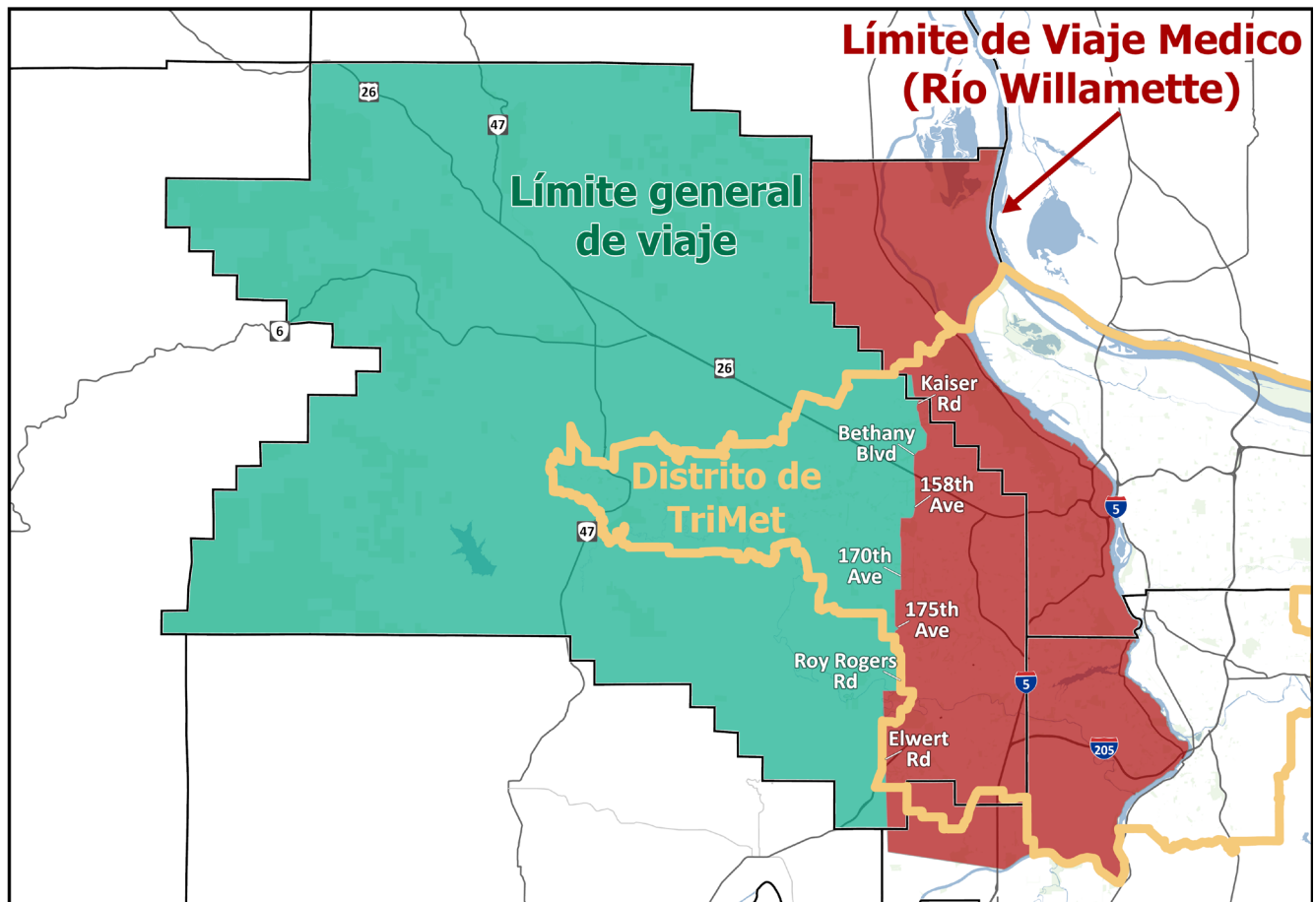
Provee un transporte para cualquier propósito, incluyendo médico, comidas, compras, recreación, voluntariado o trabajo. Los servicios se proveen de puerta a puerta. En algunos casos, los conductores pueden ofrecer más asistencia y ayudar con las bolsas.

Prioridad de STIF

- Mantener el acceso del público general al servicio de puerta a puerta rural
- Aumentar el financiamiento para las operaciones dentro del área de servicio expandido (iniciado en el año fiscal 2021) para satisfacer la demanda existente y futura

Criterios de STIF

<input checked="" type="checkbox"/>	Servicio intercomunitario
<input checked="" type="checkbox"/>	Reducir la fragmentación del servicio
<input type="checkbox"/>	Aumentar la frecuencia de los bajos ingresos
<input type="checkbox"/>	Ampliar el servicio para personas de bajos ingresos
<input checked="" type="checkbox"/>	Tránsito estudiantil



Coordinación interregional

TCTD, YCT y POINT Intercity Bus ofrecen servicios a las comunidades del Condado Washington y a destinos interregionales como la costa de Oregón y las comunidades del Valle de Willamette y Portland. Estas rutas son:

- **Cascades POINT** conecta a Portland con Eugene con cuatro viajes redondos diarios, con parada en el Tualatin Park & Ride (un quinto viaje redondo se salta esta parada).
- **NorthWest POINT** conecta a Portland con Astoria y otras ciudades costeras con dos viajes redondos diarios, con paradas en el Centro de Transporte Público de Sunset y en el centro regional de Tanasbourne en Hillsboro.
- **Ruta 5 de TCTD: Tillamook-Portland**, también conocido como "The WAVE", conecta a Tillamook con Portland con dos viajes redondos diarios, con paradas en el Centro de Transporte Público de Sunset, Tanasbourne, North Plains y Banks. La tarifa es gratuita entre Banks o North Plains y Portland con un subsidio de Ride Connection.
- **Ruta 33 de YCT: McMinnville-Hillsboro** conecta a McMinnville con el Centro de Transporte Público de Hillsboro con cinco viajes redondos entre semana, con paradas en Gaston y Forest Grove.
- **Rutas 44/44X de YCT: McMinnville-Tigard** conecta a McMinnville con el Centro de Transporte Público de Tigard con nueve viajes redondos entre semana, con paradas en Sherwood, Tualatin y King City a lo largo de OR 99W. Un viaje redondo adicional opera como un servicio rápido.

Descripción del proyecto

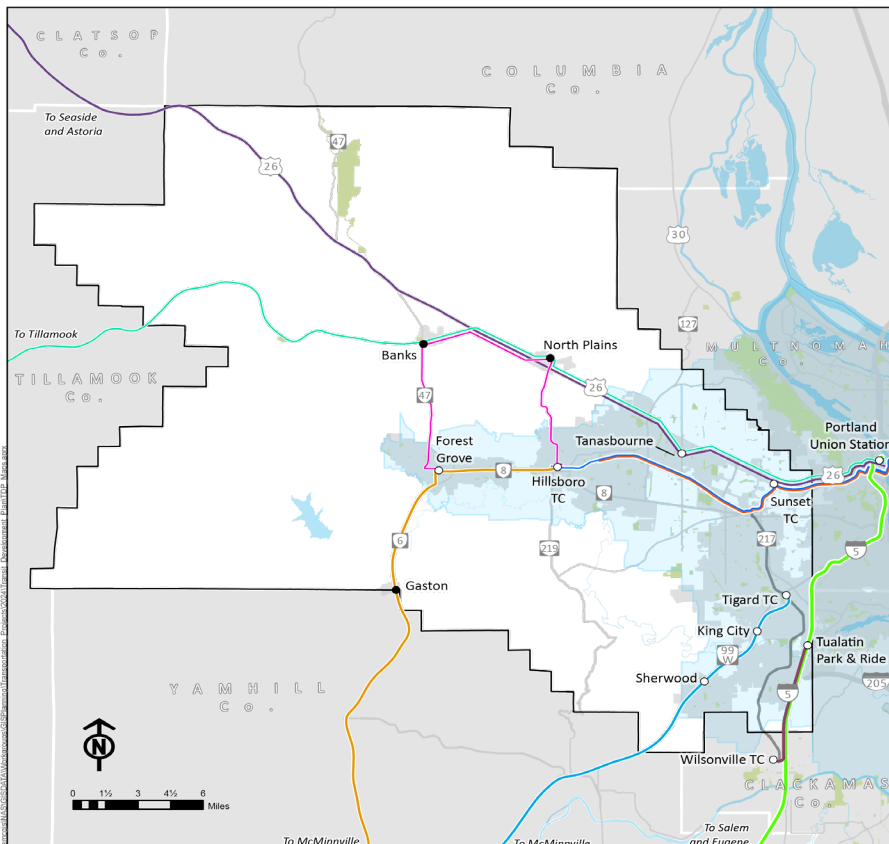
Mejora la coordinación con los servicios provistos por otras jurisdicciones.

Prioridad de STIF

- Continuar la coordinación con los condados Yamhill y Tillamook, SMART y POINT para mejorar las conexiones
- Mejorar la coordinación del servicio a través de paradas nuevas/reubicadas o cambios de horario
- Sostener el servicio de la Ruta 33 de Transporte Público del Condado Yamhill en el Condado Washington
- Planear actividades con otros proveedores de transporte público

Criterios de STIF

- Servicio intercomunitario
- Reducir la fragmentación del servicio
- Aumentar la frecuencia de los bajos ingresos
- Ampliar el servicio para personas de bajos ingresos
- Tránsito estudiantil



Servicio de Tránsito Interregional Rural y Conexiones Clave

- De conexión TriMet
- Otra parada en el condado de Washington
- Cascade POINT
- NorthWest POINT
- Ride Connection westLink
- TCTD Ruta 5: Tillamook-Portland
- YCT Ruta 33: McMinnville-Hillsboro
- YCT Ruta 44/44a: McMinnville-Tigard
- SMART Ruta 2X: Tualatin Park & Ride
- Línea Azul MAX
- Línea Roja MAX
- 🚆 Estaciones de tren TriMet
- 📏 Límite de servicio TriMet
- 🏙 Ciudades

Fuentes de datos: Condado de Washington, Metro RLIS, ODOT
Este producto tiene fines informativos y podría no haberse preparado o ser adecuado para propósitos legales, de ingeniería o topográficos. Los usuarios de esta información deben revisar o consultar los datos primarios y las fuentes de información para determinar la utilidad de la información. Los mapas se elaboraron cuidadosamente, pero este producto no ofrece ninguna garantía. Sin embargo, la notificación sobre cualquier error será apreciada.

Capital, construcción, mantenimiento y operaciones

El Condado de Washington, en colaboración con Ride Connection, ha recibido dos subvenciones discrecionales de STIF para diseñar y hacer mejoramientos de paradas a lo largo de las rutas de servicio local e interurbano de Ride Connection para mejorar la experiencia y accesibilidad de los pasajeros. Los mejoramientos de paradas incluyen bancos, refugios y plataformas de abordaje, así como también letreros de paradas unificados e información de horarios para aumentar la concientización y mejorar la legibilidad del sistema. La primera fase financiada con subvenciones se completó en junio de 2024, y la fase actual está programada para completarse en la primavera/verano de 2025. El mapa que muestra los mejoramientos de paradas para cada servicio de lanzaderas se incluye en el Apéndice A-3 del reporte completo.

Entre las paradas que recibirán mejoramientos de infraestructura en 2025 destacan:

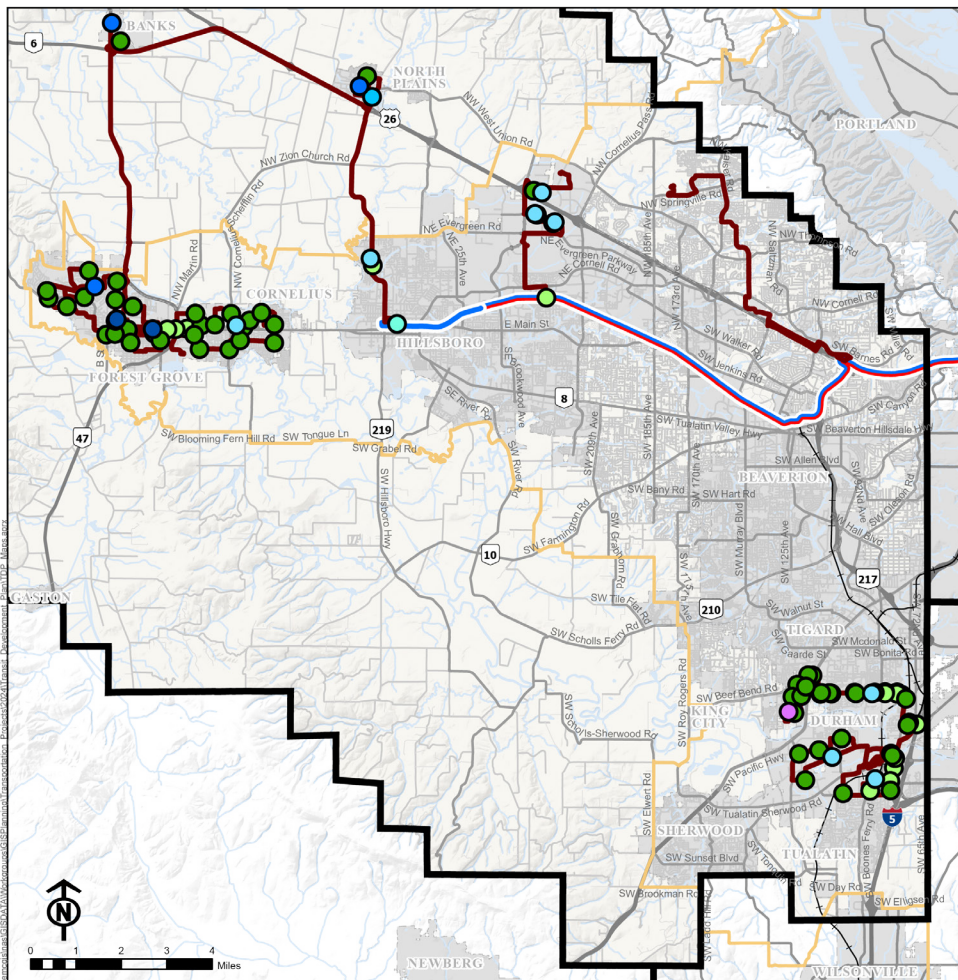
- Escuela Preparatoria Forest Grove
- Escuela Preparatoria Glencoe
- Escuela Preparatoria Tigard
- Safeway de Forest Grove

Prioridad de STIF

- Compra de capital de nuevos vehículos de flota (igualación de subvenciones)
- Construcción de infraestructura para las paradas de lanzaderas, acceso a mejoras del transporte público y estaciones de carga para la futura flota de cero emisiones (igualación de subvenciones)
- Crear y mantener el sistema de administración de activos para los letreros de las paradas de lanzaderas y los activos de capital
- Inspección y mantenimiento rutinario de la infraestructura para paradas de lanzaderas

Criterios de STIF

- Servicio intercomunitario
- Reducir la fragmentación del servicio
- Aumentar la frecuencia de los bajos ingresos
- Ampliar el servicio para personas de bajos ingresos
- Tránsito estudiantil



Servicio de Tránsito Interregional Rural y Conexiones Clave

- Reemplazo de refugios y mejoras en la plataforma de aterrizaje y la señalización
- Reemplazo de refugios y mejoras en la señalización
- Mejoras en la plataforma de aterrizaje, el banco y la señalización
- Mejoras en la plataforma de aterrizaje y la señalización
- Mejoras en los bancos y la señalización
- Mejoras en la señalización y el acceso al transporte público
- Mejoras en la señalización
- Mejora de la señalización compartida con otros proveedores
- Lanzaderas comunitarias existentes
- Tren ligero MAX
- Límite de la ciudad
- Límite del condado
- Límite de servicio TriMet

Fuentes de datos: Condado de Washington, Metro RLIS, ODOT
 Este producto tiene fines informativos y podría no haberse preparado o ser adecuado para propósitos legales, de ingeniería o topográficos. Los usuarios de esta información deben revisar o consultar los datos primarios y los fuentes de información para determinar la utilidad de la información. Los mapas se elaboraron cuidadosamente, pero este producto no ofrece ninguna garantía. Sin embargo, la notificación sobre cualquier error será apreciada.

Planificación, tecnología, mercadeo y administración

Proyecto	Mejoras prioritarias
Planificación	<ul style="list-style-type: none"> Realizar un trabajo de planificación, incluyendo evaluación de las prioridades de transporte público y actualización del TDP para el año fiscal 2027-29, incluyendo actividades de participación comunitaria. Actividades de planificación de servicios para Ride Connection, incluyendo westLink y lanzaderas locales. Reubicación del servicio de lanzaderas a nuevas áreas junto con los esfuerzos de expansión del servicio de TriMet cuando sea necesario. Planificación para expandir el servicio de microtránsito más allá de la fase piloto financiada con subvenciones, incluyendo identificación de la fuente de financiamiento para la planificación y las operaciones más allá del año fiscal 2025-27. Actividades de planificación para los servicios de transporte público de la fuerza laboral rural.
Tecnología	<ul style="list-style-type: none"> Financiamiento para las inversiones de tecnología, incluyendo el mantenimiento del sitio web para planeación de viajes, información de llegadas en tiempo real y compra de software para la planeación de movilidad.
Mercadotecnia	<ul style="list-style-type: none"> Aumentar la concientización y facilidad de uso de los servicios mediante el desarrollo de materiales impresos, compra de medios, creación de marcas y otras estrategias de mercadeo.
Administración	<ul style="list-style-type: none"> Manejar el programa de STIF y cumplir con los Procedimientos Acordados (AUP, por sus siglas en inglés) requeridos por TriMet y el Departamento de Transporte de Oregón (ODOT, por sus siglas en inglés).

La participación pública es una parte crítica de cualquier esfuerzo de planificación y es esencial para entender las necesidades de transporte público no satisfechas y cómo el Condado de Washington y Ride Connection pueden abordarlas. Periódicamente se harán ajustes menores a los servicios de lanzaderas en base a los comentarios del público y del personal, así como también el análisis del desempeño para asegurar que las rutas funcionen como se espera.

El Condado de Washington y Ride Connection evaluarán y refinarán las rutas y horarios del servicio de lanzaderas existente y nuevo, incluyendo la frecuencia y el alcance del servicio, para adaptarse mejor a las necesidades de la comunidad y de empleo. Además, a medida que TriMet implemente los cambios en el servicio y comience nuevas líneas de autobuses como parte del plan Forward Together, las rutas del concepto de expansión del servicio de lanzaderas del Condado de Washington podrían requerir una adaptación para evitar la duplicación del servicio. Anticipamos que los servicios existentes como North Hillsboro Link serán revisados o descontinuados por completo a medida que TriMet se expanda a esa área. Ride Connection planea reubicar esas horas del servicio de lanzaderas a las áreas desatendidas en otras partes del condado.

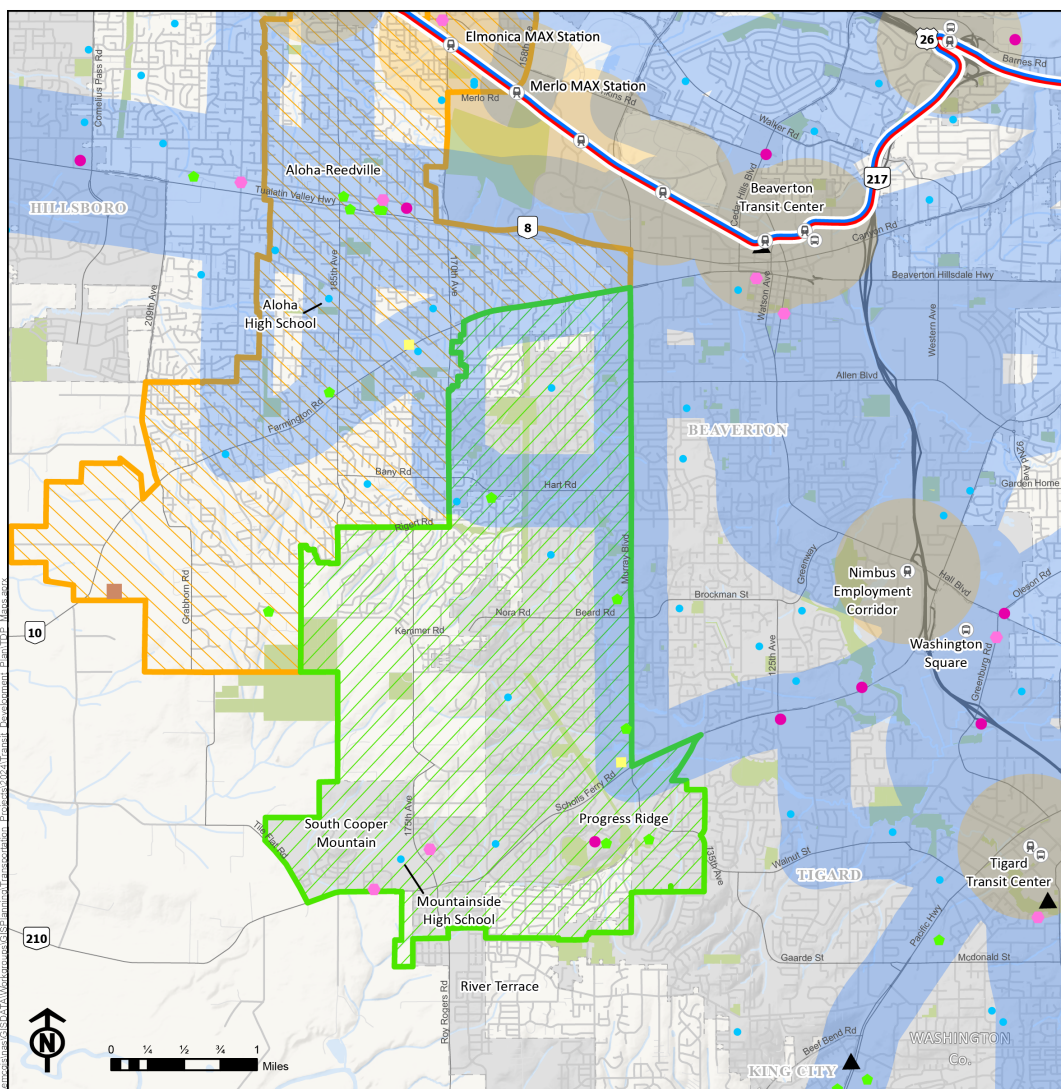
Ride Connection evaluará varias actualizaciones tecnológicas en el bienio 2025-27, apoyándose en el trabajo de la subvención discrecional de STIF 2019-2022 que financió un nuevo software de horarios y hardware en los vehículos, incluyendo contadores de pasajeros y cámaras. Las prioridades incluyen actualizaciones tecnológicas que permitan una información de llegadas en tiempo real; inversiones en la planeación de viajes, incluyendo el mantenimiento continuo de un sitio web para planeación de viajes; tecnologías en los vehículos, incluyendo pantallas LED sobre el destino de los autobuses; y/o compras de software para la planeación de movilidad. La meta de estas inversiones es proveer al público una información precisa y actualizada que facilite el uso de las lanzaderas y otros programas de Ride Connection.

Proyecto piloto de microtránsito

El Condado de Washington recibió una subvención discrecional de STIF para el año fiscal 2023-25 para financiar un proyecto piloto de microtránsito que provea servicios a las comunidades del sur de Beaverton/Tigard/Aloha, la cual es un área que actualmente tiene deficiencias de transporte público y que no está programada para recibir el servicio de TriMet hasta 2026 o 2027. El microtránsito es una opción de transporte público con vehículos para varias personas que permite a los pasajeros usar la tecnología para programar un viaje desde su ubicación.

El proyecto piloto será una oportunidad para que Ride Connection pruebe un modelo de servicio de transporte compartido por demanda en las áreas que actualmente no son servidas por el transporte público de ruta fija o de respuesta por demanda, ya que el software de microtránsito permitirá la agrupación de viajes para proveer un servicio eficiente y oportuno para los pasajeros. Este proyecto piloto servirá a la población estudiantil de las escuelas preparatorias Mountainside y/o Aloha, junto con dos desarrollos de viviendas asequibles en el área, proporcionando conexiones a los destinos esenciales y los centros de servicio de TriMet existentes para permitir que los miembros de la comunidad continúen su viaje en el transporte público.

Este proyecto proveerá a Ride Connection y al condado una información sobre la rentabilidad del microtránsito y su idoneidad potencial para implementarse en otros lugares del Condado de Washington donde haya necesidades de servicio de transporte público como las áreas rurales para servir a los sitios de empleo. Abajo se muestra un mapa del área de servicio conceptual, la cual corresponde con los límites de asistencia escolar de las escuelas preparatorias de Aloha y Mountainside y muestra las conexiones potenciales con el sistema de TriMet, incluyendo los centros de transporte público de Washington Square y Tigard y las estaciones de tren ligero de Merlo o Elmonica MAX. El área de servicio y el punto de acceso de TriMet se refinarán a través de los esfuerzos de planificación y la participación comunitaria a principios de 2025. Esperamos que el proyecto piloto se ponga en marcha a finales de 2025 o principios de 2026 y que opere por un periodo de 12 a 18 meses.



Oportunidades de microtránsito en el sur de Beaverton/Tigard/Aloha

- Zona de caminata de la línea de autobuses
- Zona de caminata de la estación de tren
-
-
- ▬ Límite de la Escuela Preparatoria Aloha
- ▬ Límite de la Escuela Preparatoria Mountainside
- Parques
- Supermercados
- Libraries
- Escuelas (k-12)
- Hospitales/Centros de Atención de Urgencia
- ▲ Ayuntamientos
- Vivienda asequible financiada por Metro Bond
- Límite de ciudad

Fuentes de datos: Condado de Washington, Metro RLIS, ODOT
 Este producto tiene fines informativos y podría no haberse preparado o ser adecuado para propósitos legales, de ingeniería o topográficos. Los usuarios de esta información deben revisar o consultar los datos primarios y las fuentes de información para determinar la utilidad de la información. Los mapas se elaboraron cuidadosamente, pero este producto no ofrece ninguna garantía. Sin embargo, la notificación sobre cualquier error será apreciada.

Condado de Washington



Plan de Desarrollo de Tránsito

