**نظام عبور منطقة شارلوت**



**تغييرات الخدمة: تغييرات الخدمة لشهر أغسطس 2022**

تمت ترجمة هذه الوثيقة باستخدام البرمجيات.

**يونيو 2023**

مدينة شارلوت

نظام عبور منطقة شارلوت

600 شرق الشارع الرابع

مركز شارلوت مكلنبورغ الحكومي

شارلوت، كارولاينا الشمالية 28202

**جدول المحتويات**

[1](#_Toc143171191)  [مقدمة](#_Toc143171191)  [3](#_Toc143171191)

[2](#_Toc143171192)  [تغييرات الخدمة](#_Toc143171192)  [3](#_Toc143171192)

[3](#_Toc143171193)  [المشاركة العامة](#_Toc143171193)  [3](#_Toc143171193)

[3.1](#_Toc143171194)  [التعليقات العامة](#_Toc143171194)  [4](#_Toc143171194)

[3.2](#_Toc143171195)  [التعليقات الافتراضية](#_Toc143171195)  [5](#_Toc143171195)

[4](#_Toc143171196)  [المنهجية](#_Toc143171196)  [6](#_Toc143171196)

[4.1](#_Toc143171197)  [السياق القانوني والتنظيمي](#_Toc143171197)  [6](#_Toc143171197)

[4.2](#_Toc143171198)  [العنوان السادس الإرشادات والمراجع](#_Toc143171198)  [6](#_Toc143171198)

[4.3](#_Toc143171199)  [مجموعات البيانات](#_Toc143171199)  [6](#_Toc143171199)

[4.4](#_Toc143171200)  [التعاريف](#_Toc143171200)  [6](#_Toc143171200)

[4.5](#_Toc143171201)  [منطقة الدراسة](#_Toc143171201)  [7](#_Toc143171201)

[4.5.1](#_Toc143171202)  [منطقة الخدمة](#_Toc143171202)  [7](#_Toc143171202)

[4.6](#_Toc143171203)  [حسابات البيانات](#_Toc143171203)  [7](#_Toc143171203)

[4.6.1](#_Toc143171204)  [البيانات الديموغرافية](#_Toc143171204)  [7](#_Toc143171204)

[تحليل مستوى الطريق](#_Toc143171205)  [8](#_Toc143171205)

[5](#_Toc143171206)  [تحليل قيمة الخدمة](#_Toc143171206)  [10](#_Toc143171206)

[5.1](#_Toc143171207)  [وصف تغييرات المسار](#_Toc143171207)  [10](#_Toc143171207)

[6](#_Toc143171208)  [التخفيف](#_Toc143171208)  [12](#_Toc143171208)

[7](#_Toc143171209)  [موافقة مجلس لجنة النقل الحضري](#_Toc143171209)  [15](#_Toc143171209)

#

# مقدمة

الغرض من هذه الوثيقة هو توثيق تحليل حقوق ملكية الخدمة بموجب الباب السادس لنظام النقل بمنطقة شارلوت (CATS) أثناء تغييرات الخدمة لشهر أغسطس 2022 لتحسين الكفاءة داخل النظام. يتم تضمين الخدمة لكل من السكك الحديدية الخفيفة CATS وجميع خطوط الحافلات في التحليل.

يحظر الباب السادس من قانون الحقوق المدنية لعام 1964 التمييز على أساس العرق أو اللون أو الأصل القومي في البرامج التي تتلقى المساعدات المالية الفيدرالية. يتبع تحليل الأسهم هذا متطلبات التعميم الصادر عن إدارة النقل الفيدرالية C 4702.1B "متطلبات وإرشادات الباب السادس لمستلمي إدارة النقل الفيدرالية". على وجه التحديد، يتطلب التعميم من أي مستفيد من اتفاقية التجارة الحرة يخدم عددًا من السكان يبلغ 200000 أو أكثر تقييم التغييرات الرئيسية في الخدمة قبل التنفيذ لتحديد ما إذا كانت تلك التغييرات لها تأثير متباين على الأقليات (المصطلح المستخدم في التعميم) أو عبئًا غير متناسب على السكان ذوي الدخل المنخفض. يعمل برنامج وسياسات CATS Title VI على تلبية التوقعات الفيدرالية وتوقعات الوكالات لضمان تقديم الخدمة (وأي تغييرات في الخدمة) للركاب بطريقة غير تمييزية. بعد ذلك، إذا وجد التحليل تأثيرًا متباينًا أو غير متناسب على الأقليات و/أو السكان ذوي الدخل المنخفض، فسوف ينظر موظفو CATS في تعديلات على الاقتراح الأصلي وتحليل إضافي لشبكات الخدمة المقابلة.

تدرك CATS الحاجة إلى تنفيذ تغييرات في الخدمة لتلبية جداول الحافلات والسكك الحديدية واحتياجات العملاء وتوقعاتهم بشكل أفضل. ستعمل تغييرات الخدمة المقترحة على تقليل عدد المشغلين اللازمين لتوفير خدمات النقل لتحقيق هدف زيادة الموثوقية.

# تغييرات الخدمة

* 1. **أغسطس 2022**
* أجرت CATS تعديلات على تردد العديد من خطوط الحافلات في شبكة حافلات CATS بالإضافة إلى الخط الأزرق LYNX. كانت التعديلات استجابة لنقص العمالة على مستوى الصناعة والذي أثر على CATS. ولذلك، تم إجراء تعديلات على العمليات والجدول الزمني في محاولة لزيادة موثوقية خدمات CATS.
* قبل أغسطس 2022، بدأت CATS في تنفيذ خطة استعادة المسار التي تضمنت إضافة ترددات إلى خط LYNX Blue Line وإلى خطوط الحافلات الأكثر استخدامًا. ومع ذلك، على الرغم من جهودها لاستعادة خدمات النقل، بدأت CATS تعاني من نفس النقص في العمالة الذي تعاني منه أنظمة النقل العام في جميع أنحاء البلاد، والذي يؤثر نقص الموظفين على الموثوقية.
* أدى النقص في المشغلين إلى تعطيل وتعقيد تعافي خدمات الحافلات والسكك الحديدية التابعة لشركة CATS. كما ورد سابقًا، تعاني CATS من نقص كبير في مشغلي الحافلات والسكك الحديدية المتاحين اللازمين لتلبية مستويات الخدمة اليومية. لقد فقد LYNX Blue 8 عملاء مما أدى إلى 16 موضعًا مفتوحًا. كان لدى قسم عمليات الحافلات (BOD) 74 منصبًا مفتوحًا بالإضافة إلى حالات التغيب المعتمدة وغير المعتمدة مما أدى إلى عجز يومي يتراوح بين 40-50 في المتوسط في المشغلين. هذا التوفر لخدمة الحافلات والسكك الحديدية جعل من المستحيل على CATS تشغيل جدولها المطبوع والمعلن عنه. من أجل جعل الخدمة أكثر موثوقية للعملاء والركاب، اقترحت CATS تخفيضًا في الخدمة سيتم تنفيذه في 15 أغسطس 2022. ستعمل تغييرات الخدمة على تغيير تردد أحد عشر مسارًا وإيقاف الرحلات غير المستغلة في وقت متأخر من الليل أو في الصباح الباكر على تسعة خطوط للحافلات .
* وكما هو منصوص عليه في صفحة الويب الخاصة بـ FTA وفي تعميم FTA Title VI Circular 4702.1B، فإن تغييرات الخدمة هذه لا تتطلب تحليل قيمة الخدمة ما لم يستمر التغيير لفترة أطول من 12 شهرًا. وبعد ذلك، أصبحت التغييرات المقترحة دائمة وتتطلب تحليل حقوق الملكية في الخدمة.

# المشاركة العامة

استضافت CATS مجموعة متنوعة من الاجتماعات في أنماط وإعدادات مختلفة لجمع التعليقات من تغييرات الخدمة التي حدثت أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19). وكانت الاجتماعات شخصية، وكذلك افتراضية. تمت مشاركة معلومات الاجتماع بالطرق التالية:

* شارلوت أوبزرفر، شارلوت بوست، لانوتيسيا
* تويتر، فيسبوك، انستغرام
* تنبيهات راكب القطط
* البيانات الصحفية الإعلامية والاستشارات الإعلامية
* إخطار غير رسمي للمجلس
* إشعار الاجتماع على موقع CATS الإلكتروني بالإضافة إلى تقويم أحداث مدينة شارلوت
* البريد الإلكتروني الداخلي لموظفي CATS
* منشورات التاج (نشرة المدينة الإخبارية)

**الجدول 3-1: الاجتماعات الشخصية**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| تاريخ | وقت | موقع | عنوان |
| 2 أغسطس 2022 | 06:00. - 20:00 | كورنيليوساصطف واركب | 2300 طريق سيفتون بارككورنيليوس، نورث كارولاينا 28031 |
| 2 أغسطس 2022 | 4:00 مساءً – 6:00 مساءً | بوابة ديفيدسوناصطف واركب | 630 ديفيدسون-جيتواي درايفديفيدسون، نورث كارولاينا 28036 |
| 3 أغسطس 2022 | 12:00 ظهراً – 2:00 ظهراً | النقل شارلوتالمركز (CTC) | 310 شارع التجارة،شارلوت، كارولاينا الشمالية 28202 |
| 4 أغسطس 2022 | 1:00 ظهراً - 3:00 عصراً | نورثكروساصطف واركب | 17126 نورثكروس درايف،هانترزفيل، كارولاينا الشمالية 28078 |
| 4 أغسطس 2022 | 6:00 صباحًا – 12:00 ظهرًا | بوابة هانترزفيلركوب حديقة | 10300 شارع كومباس،هانترزفيل، نورث كارولاينا 28708 |

**الجدول 3-2: الاجتماعات الافتراضية عبر اليوتيوب**

|  |  |
| --- | --- |
| تاريخ | وقت |
| 4 أغسطس 2022 | 12:00 مساء |
| 4 أغسطس 2022 | 6:00 مساءً |

في كل من الاجتماعات المذكورة أعلاه، قدمت CATS طرقًا للجمهور للتعبير اللفظي أو الكتابة أو الكتابة أو كتابة تعليقاتهم، اعتمادًا على نوع الاجتماع. بالنسبة لاجتماعات YouTube Live، تم تشجيع الحاضرين على ترك الأسئلة في الدردشة.

## التعليقات العامة

التعليقات التي تم جمعها من الجمهور ركزت بشكل رئيسي على التعليق التالي الذي ركز على المواضيع التالية.

* اعمل بشكل أفضل مع طرق التسويق
* زيادة أو تغيير أو تعزيز الحافلة | طرق السكك الحديدية
* تغييرات الخدمة والمجتمع
* عدم كفاءة ماكينة التذاكر

التعليقات العامة الأكثر تحديدًا موجودة أدناه:

* أنا رجل مالي وقمت بالحساب - أوفر 7000 دولار سنويًا بركوب الحافلة السريعة. لقد كان أمرًا فظيعًا عدم وجود خدمة متأخرة (سريعة) بعد الساعة 6 مساءً وما بعدها. تحتاج CATS إلى تسويق خدمات النقل السريع/BRT بشكل أفضل. أرغب في الحصول على خيار رحلة الساعة الواحدة ظهرًا. هل كان كونكورد يمتلك متسابق CK؟ ماذا حدث. لقد اعتدتم جميعًا على القيام برحلات منتصف النهار (السريعة) ورحلات في وقت متأخر من الليل. الآن لا أستطيع البقاء في الجزء العلوي من المدينة لتناول العشاء. لقد كنت أركب الحافلة (السريعة) لمدة 10 سنوات ولم أواجه أي مشاكل. كانت هناك بعض حوادث سرقة السيارات في Northcross park and Ride. وأنا أقدر ذلك. (التغيير لجعل الحافلات أكثر موثوقية) (إضافة) خدمة لاحقة، حتى لو تم دمجها مع طريق N. Meck . اجعل جميع المقاعد متاحة منذ أن أصبحت الأحمال أكبر ( أكثر امتلاءً ). (التغييرات) تجعل من الصعب ركوب الحافلة المسائية والذهاب إلى صالة الألعاب الرياضية بعد العمل. لن أتمكن من فعل ذلك الآن. (التغييرات) تجعل من الصعب ركوب الحافلة المسائية والذهاب إلى صالة الألعاب الرياضية بعد العمل. لن أتمكن من فعل ذلك الآن. سيكون أمرا رائعا إذا كانت الرحلات المسائية / السبت إلى الجزء العلوي من المدينة. لا تحتاج إلى إنفاق كل هذه الأموال على السكك الحديدية الخفيفة. فقط استخدم الحافلات/الممرات السريعة. هذه ليست مشكلة كبيرة. (التغييرات) لا تزال تلتقطني في الكلية والثالثة. همي الرئيسي هو ابنتي - يجب أن أتمكن من العودة إليها في المنزل في فترة ما بعد الظهر. طالما لم يتم إلغاء رحلة بعد الظهر الأولى. لا يعمل الطريق 7 حاليًا كل 15 دقيقة ليلاً. أغلقهم.
* بقدر ما أشعر بالقلق، فإن الحافلة في حالة جيدة. القطط ليست كذلك ش \* ر. ستؤذي تغييرات الخدمة الكثير من الأشخاص.
* أقوم بعمل جيد، أركب الحافلة كل يوم. سأذهب إلى الاجتماع شكرا لك
* هل لديك Rt. 28 Fairview يمتد إلى طريق Walker Rd و McAlway كبديل لساوث بارك مول والعودة. لديك طريق ماكالواي . crosstown للاتصال من مونرو / الكومنولث إلى محطة نيو برن. قم بتشغيل 28 يوم الأحد. أعد 232 Greir Heights باستثناء من NC 055 إلى Walmart Connect مع 221 في طريقي إلى المنزل، آخذ 22 ثم يجب أن أستقل 99 (نقل) الساعة 6:40 مساءً هي آخر 99. الساعة 6:20 متجهة للخارج (سريع) لن يوصلني إلى هناك في الوقت المناسب. يجعل الأمر صعبا بعض الشيء.
* متى ستعيدون رسم الخطوط في موقف السيارات (Northcross P&R)
* الحافلة 3 و 23 إلى الساحة. لن تتوقف الحافلة لأنه لا يوجد توقف. Eastway & Central بجوار محطة وقود Wendy's، تم إزالة مأوى الحافلات ولم يكن هناك مقاعد. الحادثة يوم 14 مايو، يوم السبت على رقم 17، خرجت من العمل وتوقفت في الشارع المركزي الساعة 6:19 مساءً. انتظرت وانتظرت ولكن لم تأت حافلة. اشتعلت 9 في 8 مساء الشكوى. لم يتم تشغيل 4 & 23 في أيام الأحد. إذا كنت ستقطع مسافة 20 دقيقة على الخط الأزرق - لا أستطيع أن أجعل أي شخص يستقل القطار إلى الأحداث المسائية، اجعلها 20 دقيقة طوال اليوم. محطة Woodlawn - تتراكم القمامة، و"تكسير" سلات المهملات الكلية والمركز الثالث في رحلة الذهاب - 48x توقف مفقود من التطبيق. حوافز موظفي ويلز فارجو (لركوب الحافلة). أعد الرقم 3 إلى الجزء العلوي من المدينة. فاتت 23 حافلة رحلات الجمعة/السبت/الأحد واضطرت إلى ركوب LYNX والعودة إلى المنزل سيرًا على الأقدام. أستقل القطار رقم 3 إلى شارع 36 وينتهي بي الأمر بالمشي لمسافة 4 أو 5 أميال.
* تحتاج إلى حافلة للعودة قبل الساعة 4 مساءً (سريعًا) إلى كورنيليوس لإعادة طرق منتصف النهار.

## التعليقات الافتراضية

* لا أعرف شيئًا عن أي شخص آخر ولكن الرسم البياني ليس واضحًا جدًا. أستطيع أن أرى القضبان ولكن ليس الكتابة على الجانبين.
* هل هناك رابط لصفحة تسرد كل هذه التغييرات المذكورة في الفيديو؟ شكرًا لك.
* هل ستنعكس هذه التعديلات أيضًا في تخطيط طريق النقل عبر خرائط جوجل؟
* ​هل قمت بالفعل بتنبيه الأشخاص المتأثرين بتغييرات المسار الصباحي/المساء؟

# المنهجية

تم إجراء تحليل حقوق ملكية الخدمة بموجب الباب السادس على تغييرات الخدمة التي تم تنفيذها بسبب تقييم تأثيرات تغييرات الخدمة. يحدد هذا التحليل ما إذا كانت التعديلات المقترحة سيكون لها تأثير سلبي ومرتفع بشكل غير متناسب على الأقليات والسكان ذوي الدخل المنخفض. ويوصي التحليل أيضًا بالتخفيف، عند الضرورة.

## السياق القانوني والتنظيمي

يتوافق هذا التحليل مع المتطلبات القانونية الموضحة في *الباب السادس من قانون الحقوق المدنية لعام 1964 (* 42 USC § 2000d وما يليها) الصادر في يوليو 1964. ويستخدم التحليل بالإضافة إلى ذلك الإرشادات والمراجع الموضحة في قسم التعليق العام بالوثيقة.

## الباب السادس الإرشادات والمراجع

تم استكمال هذه الوثيقة باستخدام التعريفات والمنهجيات والإرشادات الموضحة في:

* *سياسة CATS للتغييرات الرئيسية في الخدمة و/أو مراجعات تغيير الأسعار* (CATS CivR01)، أكتوبر 2018
* *الباب السادس والباب السادس - المبادئ التوجيهية التابعة لمستلمي إدارة النقل الفيدرالية* (تعميم اتفاقية التجارة الحرة C 4702.1B)، 1 أكتوبر 2012

## مجموعات البيانات

تم استخدام البيانات الجغرافية التالية لاستكمال التحليل الديموغرافي لتحليل قيمة الخدمة:

* *بيانات التعداد السكاني الأمريكي لعام 2020 – عدد سكان مستوى المسالك حسب العرق*
* *بيانات مسح المجتمع الأمريكي لعام 2018 – حالة الفقر على مستوى المجموعة*

## تعريفات

عتبة التأثير المتباينة - ظرف يتجاوز فيه عدد سكان الأقلية المقدرة في منطقة جغرافية أو مسار ركاب الطريق الذي تم مسحه على مستوى النظام نسبة سكان الأقلية لنظام CATS الذي يمثل هامش الخطأ في الاستطلاع. تحدد CATS حاليًا هذه العتبة بأنها 49.5 من الأقليات و11.8 من ذوي الدخل المنخفض.

الدخل المنخفض - "السكان ذوو الدخل المنخفض" هم السكان الذين يكون متوسط دخلهم مساويًا أو أقل من مستوى الفقر في مسح المجتمع الأمريكي حسب المجموعة السكانية على النحو المحدد في تقديرات مسح المجتمع الأمريكي (ACS) لمدة 5 سنوات.

مراجعة تغيير الخدمة الرئيسية - وفقًا للقسم 4.0 من *سياسة CATS CivR01 لتغييرات الخدمة الرئيسية و/أو مراجعات تغيير الأسعار* ، ستتم مراجعة تغيير الخدمة الرئيسية عندما يكون هناك تغيير كبير في الخدمة لأي خدمة نقل تقدمها CATS.

تعديلات الخدمة الرئيسية - وفقًا للقسم 4.1 من *سياسة CATS CivR01 لتغييرات الخدمة الرئيسية و/أو مراجعات تغيير الأسعار* ، يتضمن تعديل الخدمة الرئيسي ما يلي:

* أي تغيير في مسار الحافلات أو السكك الحديدية الخفيفة الحالي يؤثر على 25% أو أكثر من أميال الإيرادات اليومية للمسار أو 25% أو أكثر من عدد ركاب المسار
* أي تغيير على مستوى النظام يؤثر على 25% أو أكثر من أميال الإيرادات اليومية أو 25% أو أكثر من الركاب على مستوى النظام
* إلغاء طريق العبور الحالي دون استبداله
* طرق الخدمة الجديدة

الأقلية – بشكل إجمالي، السكان غير البيض/غير اللاتينيين حسب العرق حسب منطقة التعداد كما هو محدد في التعداد السكاني الأمريكي لعام 2010.

تغيير الخدمة - تخفيض جغرافي أو مؤقت في الخدمة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، إزالة مسار، أو تقصير مسار، أو إعادة توجيه مسار حالي، أو زيادة في الخطوط الأمامية.

## منطقة دراسة

### منطقة الخدمة

يتم حساب منطقة الخدمة (إجمالاً):

1. يتم وضع ملفات الخطوط المتعددة لنظام CATS للحافلات والسكك الحديدية بأكملها على مسالك التعداد السكاني لشمال/جنوب كارولينا ومضلعات المجموعة التي تحتوي على بيانات ديموغرافية.
2. يتم حساب مسافة ¾ ميل من الخطوط المتعددة لخطوط الحافلات والسكك الحديدية داخل مقاطعة مكلنبورغ [لتمثيل كل من خدمة النقل التكميلية للطريق الثابت والأمريكيين ذوي الإعاقة (ADA).
3. يتم حساب مسافة ¼ ميل من الخطوط المتعددة لطريق الحافلات الإقليمية التي تمتد خارج مقاطعة مكلنبورغ (حيث لا يلزم توفير خدمة حافلات ADA التكميلية من قبل CATS خارج مقاطعة مكلنبورغ. علاوة على ذلك، فإن معيار الصناعة لمسافة مقبولة سيرًا على الأقدام من خدمة النقل العام يعتبر ربع ميل).
4. يقوم المخزن المؤقت الناتج بتحديد المناطق/مجموعات الكتل المتأثرة.
5. يتم تصدير البيانات الديموغرافية المرتبطة بالمناطق/مجموعات الكتل المتأثرة كجدول.

## حسابات البيانات

### البيانات الديموغرافية

#### البيانات الديموغرافية لمنطقة الخدمة

يتم بعد ذلك حساب البيانات الديموغرافية لإجمالي منطقة خدمة CATS. يتم حساب السكان حسب العرق باستخدام الجغرافيا على مستوى المسالك حسب المقاطعة. يتم حساب الأقلية المئوية لمساحات الخدمة لتوفير مقارنة أساسية.

* النسبة المئوية للأقليات = (إجمالي عدد سكان منطقة الخدمة - إجمالي عدد سكان منطقة الخدمة من البيض وحدهم) / إجمالي عدد سكان منطقة الخدمة

يتم حساب نسبة الدخل المنخفض باستخدام بيانات مجموعة الكتل. يتم حساب النسبة المئوية للدخل المنخفض لمجموعات مناطق الخدمة لتوفير مقارنة أساسية.

* الدخل المنخفض حسب مجموعة الكتلة = إجمالي معدل الفقر في منطقة الخدمة حسب مجموعة الكتلة / إجمالي عدد سكان مجموعة منطقة الخدمة

يتم بعد ذلك استخدام نسب البيانات الديموغرافية الناتجة كعتبة لتحديد مناطق الأقليات والمجموعات ذات الدخل المنخفض. أي منطقة أو مجموعة كتلة بها نسبة مئوية من الأقليات أو السكان ذوي الدخل المنخفض عند أو أعلى من العتبات الديموغرافية تعتبر أقلية أو منخفضة الدخل لغرض تحليل الباب السادس.

#### البيانات الديموغرافية على مستوى الطريق

يتم حساب البيانات الديموغرافية لخطوط الحافلات باستخدام نفس الطريقة الموضحة في القسم 4.5.1.1. ومع ذلك، في حالة المسارات السريعة، يتم حساب البيانات الديموغرافية فقط لأجزاء المسار التي يكون فيها المسار في الخدمة. في الممر الشمالي الشرقي، لا تقدم الطرق السريعة الخدمة على طول الطريقين السريعين 77 و85.

البيانات الديموغرافية الناتجة لمنطقة خدمة CATS، والنسب المئوية لخطوط حافلات الممر الشمالي الشرقي مفصلة في القسم 4، الجدول 4-1 أدناه.

**الجدول 4-1: منطقة الدخل المنخفض والأقليات على مستوى النظام**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **منطقة الخدمة** | **مقاطعة مكلنبورغ** |
| **أقلية** | 49.5% | 49.0% |
| **دخل منخفض** | 11.8% | 10.2% |

البيانات الديموغرافية الناتجة الموجودة في القسم 4، الجدول 4-2 أدناه التركيبة السكانية لكل من الطرق السبعين التي تعمل فيها CATS. 49 من الطرق تنتقل عبر مناطق التعداد ذات الدخل المنخفض و / أو الأقليات.

## تحليل مستوى الطريق

**الجدول 4-2: التركيبة السكانية للنظام حسب الطريق**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **رقم الطريق** | **اسم الطريق** | **دخل منخفض** | **أقلية** |
| 1 | جبل هولي | 15.6 | 65.8 |
| 2 | أشلي|سكاليبارك|كروس تاون  | 20.1 | 69.1 |
| 3 | بلازا | 20 | 79.4 |
| 4 | بلمونت | 16.8 | 57.3 |
| 5 | مطار سبرينتر | 18.2 | 60.1 |
| 6 | كينجز درايف | 9.4 | 24.7 |
| 7 | طريق بيتي فورد. | 14.7 | 68.7 |
| 8 | توكاسيجي . | 17.7 | 67 |
| 9 | السبيل المركزي | 18 | 59.4 |
| 10 | الجادة الغربية. | 18.6 | 58.8 |
| 11 | شارع شمال تريون | 19.6 | 66.6 |
| 12 | الجادة الجنوبية. | 16.5 | 57.3 |
| 13 | شارع نيفين. | 15.6 | 81.6 |
| 14 | طريق بروفيدنس. | 7.7 | 23.8 |
| 15 | طريق راندولف. | 12.3 | 29.6 |
| 16 | جنوب تريون | 17.2 | 58.2 |
| 17 | برلمان المملكة المتحدة  | 15.1 | 53.3 |
| 18 | باو كريك | روزا باركس كروستاون | 10.2 | 76 |
| 19 | طريق الحديقة | 9.6 | 32.8 |
| 20 | طريق شارون | 11.5 | 28 |
| 21 | شارع ستاتسفيل | 15.3 | 66.7 |
| 22 | شارع جراهام | 17.9 | 66.3 |
| 23 | شامروك ديرف | 18.8 | 64 |
| 24 | طريق الأمم فورد. | 18.7 | 68 |
| 26 | شارع أوكلون | 14.1 | 64.1 |
| 27 | طريق مونرو. | 13.1 | 43 |
| 28 | طريق فيرفيو. | 22.5 | 43.7 |
| 29 | لجنة الأمم المتحدة للتعويضات | جي دبليو كلاي | 15 | 75.2 |
| 30 | وودلون|سكاليبارك|كروس تاون | 16.8 | 45.4 |
| 34 | محرك الحرية | 18.1 | 68.3 |
| 35 | ويلكنسون | أمازون | 21.1 | 59.4 |
| 39 | إيستواي | 17.5 | 61 |
| 42 | كارويندز | 8.2 | 50.5 |
| 43 | بالانتين | 8.9 | 37 |
| 50 | URP|CIC | 13.7 | 72.3 |
| 51 | طريق بينفيل-ماثيوز | 6.5 | 30.4 |
| 54 | حديقة البحوث الجامعية | 12.7 | 66.9 |
| 55 | وستنجهاوس الجادة. | 10.5 | 63.7 |
| 56 | أرووود | 14.1 | 70.9 |
| 57 | أركديل|ساوث بارك | 14.5 | 51.8 |
| 58 | بينفيل | 8.8 | 47.7 |
| 59 | موصل ميك الشمالي | 9.3 | 60.6 |
| 60 | طريق تيفولا. | 17.3 | 68.3 |
| 87 | مدينة لينكس | 10.5 | 27.9 |
| 97 | قرية رايدر كورنيليوس | 5.2 | 22.5 |
| 98 | طريق قرية رايدر مكوي. | 3.8 | 37.4 |
| 99 | قرية رايدر-هانترزفيل | 5.3 | 33.3 |
| 211 | وادي مخفي | 19.3 | 82.2 |
| 221 | إي دبليو تي هاريس بوليفارد. - طريق إيدلوايلد. | 22 | 76 |
| 222 | طريق بنس. | 21 | 78 |
| 235 | نية حسنة | 20.2 | 77.6 |
| 290 | مكوك ديفيدسون | 3.3 | 16.8 |
| 501 | لينكس الخط الأزرق | 18.6 | 63.3 |
| 40X | المحامي طريق السريع | 17.5 | 60.1 |
| 41X | جنوب تريون إكسبريس | 12.9 | 63.3 |
| 46X | طريق هاريسبرج السريع | 18.6 | 66.7 |
| 47X | هانترزفيل جرينهاوس إكسبريس | 12.9 | 49.8 |
| 48X | نورثكروس اكسبرس | 8.7 | 33.5 |
| 52X | طريق إيدلوايلد السريع | 17.1 | 60.9 |
| 53X | نورث ليك اكسبرس | 9.6 | 56.7 |
| 61X | المشتل اكسبرس | 11.4 | 61.1 |
| 62X | ريا رود اكسبريس | 10 | 32.1 |
| 63X | هانترزفيل اكسبرس | 9.4 | 34.4 |
| 64X | شارع الاستقلال. يعبر | 16.1 | 56.9 |
| 65X | ماثيوز اكسبريس | 14 | 50 |
| 74X | مقاطعة يونيون إكسبريس | 14.8 | 44.1 |
| 77X | شمال مكلنبورغ السريع | 10.8 | 31.3 |
| 82X | روك هيل اكسبرس | 12.6 | 36.9 |
| 85X | غاستونيا اكسبرس | 19.8 | 51.5 |
| 88X | ماونتن آيلاند إكسبريس | 15.1 | 62.9 |

# تحليل قيمة الخدمة

## وصف تغييرات المسار

أدت تعديلات الخدمة لشهر أغسطس 2022 إلى تعديل 10 مسارات تجاوز التغيير فيها 25% من أميال الإيرادات اليومية أو ساعات الإيرادات اليومية بعد اثني عشر شهرًا أو أكثر من التعديل الأولي. وبالتالي أدت التغييرات إلى تغيير "الخدمة الرئيسية" والحاجة إلى تحليل قيمة الخدمة. يوضح الجدول 5-1 أدناه المسارات العشرة التي تجاوزت 25% في أميال الإيرادات.

**الجدول 5-1: تغييرات ساعات طريق CATS**



**جدول 5-2 تغييرات المسافة المقطوعة بالقطط**



# تخفيف

تم إخطار الجمهور بتحليل الأسهم في الباب السادس كما هو موجود في القسم 3 من هذه الوثيقة. بعد مراجعة إضافية للمسارات التسعة التي تم تعريفها على أنها تحتوي على تغيير في الخدمة الرئيسية، وجدت CATS أن ثمانية من الطرق مدرجة إما عبر مسار تعداد منخفض الدخل أو مسار تعداد الأقليات والذي تجاوز الحد المحدد في الجدول 4-1. والنتيجة هي أن التغييرات التي يتم إجراؤها على المسافرين على تلك المسارات تظهر كبديل أفضل مقارنة بالجدولة الأصلية. وبالتالي فإن تغييرات الخدمات هي الطريقة المفضلة لمنع حدوث تأثير متباين مع استبدال العواقب السلبية على هذه المجموعات السكانية المحمية، في ظل هذه الظروف. يوضح الجدول 6-1 أدناه الطرق التي تم تعريفها على أنها ذات تأثير متباين على الركاب وجهود التخفيف لكل من هذه الطرق. في الوقت الحالي، لا تعتبر أي جهود تخفيف ضرورية مقارنة بالحفاظ على الخدمات في الوضع الحالي، حيث تظهر النتائج آثارًا إيجابية زائدة على تلك المجموعات السكانية المحمية. وجد الموظفون أن الخدمات السابقة كان لها تأثير سلبي أكبر على الأقليات والسكان ذوي الدخل المنخفض نظرًا لعدم إمكانية التنبؤ بها أو الاعتماد عليها بالنسبة لهؤلاء السكان. كان لتأثيرات تقليل عدد الأميال وساعات العمل تأثير سلبي على الأميال والساعات المجدولة السابقة داخل مناطق التعداد هذه، ولكن كما ذكرنا من قبل، يتلقى العملاء الآن خدمة أكثر موثوقية ويمكن التنبؤ بها والتي تعمل بمثابة تخفيف لتقليل عدد الساعات ويجب الوصول إليها كأثر إيجابي متوازن على هؤلاء السكان.

**الجدول 6-1: التخفيف حسب المسار**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **اسم الطريق** | **رقم الطريق** | **ذوي الدخل المنخفض | تسمية الأقلية** | **التخفيف|خطة** |
| مطار سبرينتر | 5 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| طريق توسكيجي | 8 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| الجادة المركزية | 9 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| الجادة الغربية | 10 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| شارع شمال تريون | 11 | نعم| نعم | انظر التعليقات |
| جنوب تريون | 16 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| طريق مونرو. | 27 | نعم | لا | انظر التعليقات |
| محرك الحرية | 34 | نعم | نعم | انظر التعليقات |
| مكوك ديفيدسون | 290 | لا | لا |  |

تم اختيار تغييرات المسار نظرًا لتكرار الخدمة وبسبب عدد الرحلات الفائتة أثناء نقص العمال. من خلال خفض الخدمة على خطوط الحافلات، قررت CATS أنه على الرغم من أن تخفيض الخدمة أدى إلى ساعات وأميال من الخدمة سلبية، إلا أن التخفيض أدى إلى خدمة أكثر موثوقية ويمكن التنبؤ بها لجميع الركاب على طول خطوط الحافلات، مما خفف بشكل فعال من آثار الخدمة تخفيض.

**الجدول 6-2** أدناه أن الركاب في الساعة زادوا على جميع خطوط الحافلات التي تم النظر فيها للتغيير الرئيسي في الخدمة، ولكن لم تصل أي من خطوط الحافلات إلى طاقتها الاستيعابية مما قد يكون مؤشرًا على مشاكل في الجدولة وتكرار الخدمة. بمعنى أن البيانات الناتجة تظهر أنه لم يتم الإبلاغ عن حدوث تأثيرات سلبية محتملة متوقعة، مثل عدم وجود مساحة للجلوس/الوقوف على المركبات، وتفويت الشاحنات الصغيرة بسبب الاكتظاظ في سعة السيارة. عند مقارنة تأثيرات جدولة المسار الأصلي مقابل الجدولة الحالية، يبدو أن البديل الأقل تدخلاً هو الجدولة الحالية التي تُظهر ظروفًا أفضل بوضوح للمستفيدين. ولذلك، يبدو أن التغييرات توفر خدمة أكثر موثوقية ويمكن التنبؤ بها، وهو ما كان مصدر قلق بناءً على التعليقات العامة الموجودة في القسم 3 من الوثيقة.

**جدول 6-2 راكب في الساعة**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **طريق** | **قبل أيام الأسبوع** | **بعد أيام الأسبوع** | **التغيير في المئة** |
| 5 | 19.37 | 31.98 | 65.10% |
| 8 | 14.09 | 21.71 | 54.15% |
| 9 | 18.82 | 28.14 | 49.56% |
| 10 | 14.74 | 20.86 | 41.55% |
| 11 | 16.65 | 25.48 | 53.03% |
| 16 | 13.38 | 23.44 | 75.23% |
| 27 | 12.31 | 21.03 | 70.90% |
| 34 | 11.45 | 17.32 | 51.27% |

**الملحق أ**

# موافقة مجلس إدارة لجنة النقل في العاصمة