

التغييرات في المجالات الأساسية بتحديث برنامج هيئة النقل في منطقة آن أربور تطبيقًا لما ينص عليه الباب السادس

المجال	الإصدار الحالي	الإصدار المقترح
إجراءات تقديم الشكاوى		
اللغة (اللغات) المتاح ترجمة إليها	الإنجليزية	الإنجليزية والصينية والإسبانية والعربية والكورية
الإطار الزمني لتقديم الشكاوى بعد التعرض للحادثة المزعومة	لا يوجد	في غضون 180 يومًا ميلاديًا (تطبيقًا لمتطلبات المنشور الدوري الصادر عن إدارة النقل الفيدرالية)
الوقت اللازم لتلقي الرد بتأكيد استلام الشكاوى	في غضون 7 أيام من الاستلام	يُخطر مقدم الشكاوى في غضون 7 أيام بإشعار بتأكيد استلام شكواه ويُحاط علمًا بأنها قيد التحقيق
الوقت اللازم لهيئة النقل في منطقة آن أربور لدراسة الشكاوى	30 يومًا، كلما كان ذلك ممكنًا	ردًا كتابيًا خلال 30 يومًا
سياسة تحليل حقوق الملكية		
تعريف مفهوم التغيير الأساسي الكبير في الخدمة	- التغيير الذي يؤثر على أكثر من 25% من ركاب مسار نقل، أو - التغيير الذي يؤثر على أكثر من 25% من أميال مسار النقل، أو - التغييرات في مسارات النقل المتعددة التي تؤثر على أكثر من 10% من الركاب أو من أميال المسارات من إجمالي خدمة المسارات الثابتة.	- التغيير الذي يؤثر على أكثر من 25% من الإيرادات الأسبوعية لساعات أو أميال الخدمة لأي مسار نقل أو خدمة مقدمة في وقت واحد أو بشكل تراكمي خلال فترة ستة وثلاثين شهرًا، أو على أنه يتمثل في - تنفيذ مسار نقل جديد، أو - إلغاء مسار نقل قائم.
تعريف مفهوم التغيير في أجرة الركوب	- التغيير في أجرة الركوب الأساسية (ويقصد بها الأجرة النقدية الكاملة للبالغين) - أي تغيير يؤثر على أجرة الركوب لأكثر من 10% من الركاب الذين يدفعون الأجرة (أي لا يشمل الركاب الذين تدفع أجرتهم جهة خارجية مثل صاحب العمل أو الجامعة)	- أي تغيير في أجرة الركوب، أو - أي تغيير في طرق سداد الأجرة أو تحصيلها ينجم عن التغيير الطارئ على أجرة الركوب.

المجال	الإصدار الحالي	الإصدار المقترح
سياسة تحليل حقوق الملكية (تتبع)		
شروط التأثير المتباين/العبء غير المتناسب – للتغيير بالخدمة	بالنسبة لتحسينات الخدمة، فإن أساس المقارنة يتمثل في المقارنة بين المسار (المسارات) المراد تحسينها ومسارات غير الأقليات / غير منخفضي الدخل في النظام بالكامل. - زيادة معدل التكرار: يمكن التوصل لنتيجة للتأثير المتباين/العبء غير المتناسب إذا أ) كان تحسين الخدمة على مسارات غير الأقليات / غير ذوي الدخل المنخفض، ب) وبعد التغيير، قد أصبح للمسار (المسارات) التي طرأ عليها تغيير في الخدمة معدل تكرار أكبر من غالبية مسارات الأقليات / ذوي الدخل المنخفض. - الزيادة على مستوى نطاق الخدمة: يمكن التوصل لنتيجة للتأثير المتباين/العبء غير المتناسب إذا أ) كان تحسين الخدمة على مسارات غير الأقليات / غير ذوي الدخل المنخفض، ب) وبعد التغيير، قد أصبح للمسار (المسارات) التي طرأ عليها زيادة في مستوى نطاق الخدمة فترة أطول من غالبية مسارات الأقليات / ذوي الدخل المنخفض. - زيادة أيام التشغيل: يمكن التوصل لنتيجة للتأثير المتباين/العبء غير المتناسب إذا أ) كان تحسين الخدمة على مسارات غير الأقليات / غير ذوي الدخل المنخفض، ب) وبعد التغيير، يعمل المسار (المسارات) على زيادة أيام تشغيل الخدمة في الأيام التي لا تعمل فيها غالبية مسارات الأقليات / ذوي الدخل المنخفض. وبالمثل، بالنسبة لتخفيض الخدمات، فإن أساس المقارنة هو بين المسار (المسارات) المقترح تخفيضها ومسارات غير الأقليات / غير منخفضي الدخل على مستوى النظام بأكمله.	وعلى هذا النحو يُحدد التأثير المتباين/العبء غير المتناسب المحتمل إما - عن طريق مقارنة النسبة المئوية للسكان من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض المتواجدين في نطاق ربع ميل من مسار الحافلة المتغير أو جزء منه مع النسبة المئوية للسكان من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض المتواجدين في منطقة الخدمة بأكملها، أو - من خلال مقارنة النسبة المئوية للركاب من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض المتواجدين في نطاق المسار المتغير أو جزء منه مع النسبة المئوية للركاب من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض على مستوى النظام بالكامل. يُعتبر التأثير المتباين المحتمل واقعاً عندما يصل الفرق بين قياس النسبتين (الركاب الحاليين أو السكان على مستوى نظام ركاب المواصلات بالكامل أو سكان منطقة الخدمة كاملة) إلى نسبة 10% أو أكثر. إن المعدل المتمثل في نسبة 10% يتسق مع المعيار الشائع الاستخدام للتأثير المتباين ويسمح بالاختلافات في الموثوقية الإحصائية للبيانات الأساسية.

المجال	الإصدار الحالي	الإصدار المقترح
سياسة تحليل حقوق الملكية (تتبع)		
شروط التأثير المتباين/ العبء غير المتناسب – لتغيير أجره النقل	يوجد تأثير متباين إذا كان سكان الأقلية سيتحملون 5% أو أكثر من الزيادة التراكمية المجمعة في أسعار أجره الركوب عما هو متوقع بالاستناد إلى النسبة المئوية للأفراد من الأقليات ضمن إجمالي عدد الركاب. ويمكن التوصل إلى نتيجة بوجود عبء غير متناسب إذا كان السكان ذوو الدخل المنخفض سيتحملون - 10% أو أكثر من الزيادة التراكمية المجمعة في أسعار أجره الركوب عما هو متوقع بناءً على النسبة المئوية للأشخاص ذوي الدخل المنخفض ضمن إجمالي عدد الركاب.	يُحدد التأثير المتباين/ العبء غير المتناسب المحتمل من خلال مقارنة التغييرات الطارئة على أجره الركوب لفئات أسعار التذاكر التي يستخدمها الأفراد من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض بشكل غير متناسب مع تغييرات أجره الركوب بالنسبة للنظام بأكمله. يُعتبر التأثير المتباين/العبء غير المتناسب المحتمل واقعاً عندما ترتفع فئات أسعار أجره ركوب بعينها بمقدار يصل لأكثر من متوسط الزيادة الإجمالية في أجره الركوب بالنسبة للنظام بأكمله، وترتفع نسبة الركاب من الأقليات/ ذوي الدخل المنخفض بفئة أجره الركوب لأكثر من 10 بالمائة عن نسبة الركاب من ذوي الدخل المنخفض على مستوى النظام.
سياسة إسهامات الجمهور		
تعريف مفهوم التغيير الأساسي الكبير في الخدمة وتغيير أجره الركوب	● انظر التعريفات ذات الصلة في مستند "سياسة تحليل حقوق الملكية".	● انظر التعريفات ذات الصلة في مستند "سياسة تحليل حقوق الملكية".
الإخطار بالتغييرات المقترحة	● قد طرأ تحديث على سياسة إسهامات الجمهور بغرض دمج الممارسات والنهج والتقنيات الحالية الرائجة مثل عقد الاجتماعات العامة الافتراضية.	