

ਪੜਾ 1 ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅਪਡੇਟ ਦਾ ਸੰਖੇਪ

ਪੜਾ 1 *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ
ਜਨਵਰੀ 2018

ਜਾਣ-ਪਛਾਣ

ਅਕਤੂਬਰ 25, 2017 ਨੂੰ Mobility Pricing Independent Commission (ਕਮਿਸ਼ਨ) ਨੇ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ। ਇਹ ਸੰਖੇਪ ਰਿਪੋਰਟ ਪੜਾ 1 ਰਾਹੀਂ ਪੂਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਖਾਕਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ। ਅੰਤਿਕਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਪੂਰੀ ਰਿਪੋਰਟ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ

It's Time ਕਈ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਪੂਰਾ ਹੋਣ ਵਾਲਾ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਇੱਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਹੈ ਜਿਸ ਦਾ ਮਕਸਦ ਇਹ ਪਤਾ ਲਾਉਣਾ ਹੈ ਕਿ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿੱਚ decongestion charging ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆ ਰਹੇ ਪੜਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਇਲਾਕੇ ਵਿੱਚ decongestion charging ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਖੋਜ, ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ, ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਸਲਾਹਕਾਰੀ ਗਰੁੱਪਾਂ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਪਹੁੰਚਾਂ ਬਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟਰਮਜ਼ ਐਂਡ ਰੈਫਰੈਂਸ ਵਿੱਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਕੰਮ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਉੱਪਰ ਕੇਂਦਰਿਤ ਹੈ:



ਟਰੈਫਿਕ ਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣਾ

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ ਉੱਪਰ ਤਾਂ ਜੋ ਲੋਕ ਅਤੇ ਸਾਮਾਨ ਤੁਰਦੇ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਬਿਜ਼ਨਸ ਤਰੱਕੀ ਕਰ ਸਕੇ



ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ

ਤਾਂ ਜੋ ਕੁਝ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ 'ਤੇ ਟੋਲ ਲਾਉਣ ਪਰ ਹੋਰਨਾਂ ਉੱਪਰ ਨਾ ਲਾਉਣ ਦੀ ਪਿਛਲੀ ਪਹੁੰਚ ਦੁਆਲੇ ਸਰੋਕਾਰਾਂ ਦਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ ਚੋਣਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਣ



ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚ ਪੂੰਜੀ-ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨਾ

ਤਾਂ ਜੋ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਵਰਤੋਂਕਾਰਾਂ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਮੌਜੂਦ ਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਹੋਵੇ

ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਕੰਮ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿੱਚ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਮੇਅਰਾਂ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਲਿੰਕ ਬੋਰਡ ਐਂਡ ਡਾਇਰੈਕਟਰਜ਼ ਨੂੰ 2018 ਦੀ ਬਹਾਰ ਰੁੱਤ ਵਿੱਚ decongestion charging ਅਤੇ mobility pricing ਬਾਰੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨਾ ਹੈ। ਜੇ decongestion charging ਅਪਣਾਉਣ ਬਾਰੇ ਫੈਸਲਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਸ ਕਾਰਜ ਦੇ ਅਗਲੇ ਕਦਮਾਂ ਵਿੱਚ ਸਿਸਟਮ ਤਿਆਰ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਖੋਜ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਵਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਟਰੈਟਜੀ (2013) ਵਿੱਚ ਉਲੀਕੇ ਗਏ ਟੀਚਿਆਂ ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਐਂਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ (2014) ਲਈ ਮੇਅਰਾਂ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਦੇ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵਿਜ਼ਨ ਦੀ ਮਦਦ ਲਈ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਕਮਿਸ਼ਨ ਬਾਰੇ

ਕਮਿਸ਼ਨ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ 14 ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦਾ ਇੱਕ ਗਰੁੱਪ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਪਾਰਦਰਸ਼ੀ ਅਤੇ ਆਜ਼ਾਦ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਕਾਰਜ ਨੂੰ ਸੇਧ ਦੇਣ ਅਤੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਅਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ ਕਾਰਜ ਲਈ ਨਿਯੁਕਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

2017 ਦੀਆਂ ਗਰਮੀਆਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਦੇ ਬਣਾਏ ਜਾਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਤਿੰਨ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਕੀਤੀਆਂ ਹਨ:

ਮੀਟਿੰਗ ਨੰਬਰ 1- 28 ਜੁਲਾਈ, 2017

ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਟਰਮਜ਼ ਔਫ ਰੈਫਰੈਂਸ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤੀ, ਜੋ ਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਅਤੇ ਨਿਸ਼ਾਨੀਆਂ ਨੂੰ ਦੱਸਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਲਈ ਉੱਚੇ ਪੱਧਰ ਦੀ ਵਰਕ ਪਲੈਨ ਲਈ ਸਹਿਮਤ ਹੋਇਆ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕਾਰਜ ਦੇ ਕੁਝ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਕਦਰਾਂ-ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ।

ਮੀਟਿੰਗ ਨੰਬਰ 2- 6 ਸਤੰਬਰ, 2017

ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਕਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਸਥਾਰ ਵਾਲੀਆਂ ਪਲੈਨਾਂ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤੀ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਇਕ ਢਾਂਚਾਗਤ ਤਰੀਕੇ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਜਿਸ ਦੀ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿਚ ਵਰਤੋਂ decongestion charging ਲਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਹੁੰਚਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਵੀ ਰਾਇ ਦੇਣ ਲਈ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ 2018 ਦੀ ਬਹਾਰ ਰੁੱਤ ਵਿਚ ਆਪਣੀਆਂ ਅੰਤਿਮ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹੜੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਵੇਗੀ।

ਮੀਟਿੰਗ ਨੰਬਰ 3- 28 ਨਵੰਬਰ, 2017

ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਬਾਰੇ ਖੋਜ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾ ਤੋਂ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ ਸਬੂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਐਂਡ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ 10 ਸਾਲਾਂ ਦੇ ਵਿਜ਼ਨ ਦੇ ਫੰਡਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਇਹ ਫੈਸਲਾ ਕੀਤਾ ਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪੜਾ ਵਿਚ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਪਾਲਸੀ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਸੰਭਵ ਪਹੁੰਚਾਂ ਅਗਾਂਹ ਲਿਜਾਣੀਆਂ ਜਾਣਗੀਆਂ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੇ ਢਾਂਚੇ (ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਫਰੇਮਵਰਕ) ਦੇ ਖਰੜੇ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤੀ, ਜਿਹੜਾ 2018 ਦੀ ਬਹਾਰ ਰੁੱਤ ਵਿਚ ਆਪਣੀਆਂ ਅੰਤਿਮ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਨਤੀਜੇ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ।

ਪੜਾ 1 ਸੰਖੇਪ

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਪੜਾ 1 ਦੇ ਗੱਲਬਾਤ ਅਤੇ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਸਿਲਸਿਲੇ ਨੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ mobility pricing ਅਤੇ decongestion charging ਦੀ ਜਾਣ-ਪਛਾਣ ਕਰਵਾਈ, ਅਤੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾ ਕੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਮਾਪ-ਦੰਡ ਤਹਿ ਕੀਤੇ। ਪੜਾ 1 ਦੇ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਸਿਲਸਿਲੇ ਨੇ ਅਗਾਂਹ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਪੜਾਵਾਂ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਹਾਲਤਾਂ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਅਨੁਮਾਨਤ ਰੁਝਾਨਾਂ ਦੀ ਆਧਾਰ-ਰੇਖਾ ਤਿਆਰ ਕਰਕੇ, decongestion charging ਬਾਰੇ ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬਿਆਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਕੇ, ਅਤੇ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ decongestion charging ਦੀਆਂ ਸੰਭਵ ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ।

1. ਪੜਾ 1 ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ: ਅਸੀਂ ਕੀ ਕੀਤਾ

ਸਹੀ ਕਦਮ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ - ਖੋਜ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ

ਪੜਾ 1 ਵਿਚ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਟੀਮ ਦੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਇਹ ਚਾਰ ਸਵਾਲ ਸਨ:

ਅਸੀਂ ਕੀ ਪੁੱਛਿਆ	ਅਸੀਂ ਕੀ ਕੀਤਾ
<p>ਸਵਾਲ 1: ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਹੁਣ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦਾ ਦਿਖਾਈ ਦੇਵੇਗਾ?</p>	<p>ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਖੋਜ</p> <p><i>It's Time</i> ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਕੇ ਟੀਮ ਨੇ ਇਕ ਖੋਜ ਰਿਪੋਰਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ 'ਮੂਵਿੰਗ ਇਨ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ: ਐਨ ਐਕਸਪਲੋਰੇਸ਼ਨ ਔਫ ਦਾ ਰੀਜਨਲ ਬੇਸਲਾਈਨ, ਐਂਡ ਇੰਪਲੀਕੇਸ਼ਨਜ਼ ਫਾਰ ਮੋਬਿਲਟੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ' ਦਾ ਨਾਂ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।</p> <ul style="list-style-type: none"> ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਭੀੜ ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਮਸਲਿਆਂ ਅਤੇ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਲਈ ਇਕ ਆਧਾਰ-ਰੇਖਾ ਬਣਾਈ। ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਆਬਾਦੀ ਦੀਆਂ ਭਵਿੱਖ ਬਾਣੀਆਂ, ਟਰੈਫਿਕ ਡੈਟਾ, ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਖੋਜ ਦੇ ਪਿਛੋਕੜ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜੇ ਅਗਾਂਹ ਵਧਦੇ ਹੋਏ <i>It's Time</i> ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾਣਗੇ ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰ ਇਕ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਅਤੇ ਮੌਕਿਆਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ: ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣਾ, ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ, ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਪੂਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨਾ ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ, ਰਿਪੋਰਟ ਨੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਅੱਠ ਥਾਂਵਾਂ ਦੀ ਲਿਸਟ ਵੀ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀ, ਜਿਹੜੀ ਪਬਲਿਕ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਲਈ ਲਿਆਂਦੀ ਗਈ ਸੀ <p>ਖੋਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ <i>It's Time</i> ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।</p>

<p>ਸਵਾਲ 2: ਹੋਰਨਾਂ ਦੇ decongestion charging ਬਾਰੇ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸਿੱਖ ਸਕਦੇ ਹਾਂ?</p>	<p>decongestion ਚਹਅਰਗਨਿਗ ਪਾਲਸੀ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਸਿੱਖੇ ਗਏ ਸਬਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਇਹ ਕਰਨ ਲਈ ਮਾਹਰਾਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਕੰਮ ਕੀਤਾ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • decongestion charging ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਈ ਕਿ ਇਹ ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ • ਇਨਸਾਫ ਦੀਆਂ ਮੁਢਲੀਆਂ ਵਿਸ਼ੇਸ਼ਤਾਵਾਂ ਪਿੱਛੇ ਕੰਮ ਕਰਦੀ ਥਿਊਰੀ ਦੇ ਅਧਿਐਨ ਰਾਹੀਂ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ ਲਈ ਖਿਆਲਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਲਈ ਜਿਵੇਂ ਇਹ decongestion charging 'ਤੇ ਅਪਲਾਈ ਹੁੰਦੀ ਹੈ • ਇਹ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿਚ decongestion charging ਨੂੰ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਕਿਵੇਂ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ • decongestion charging ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਤਜਰਬਿਆਂ ਤੋਂ ਸਬਕ ਸਿੱਖਣ ਲਈ <p>ਇਸ ਖੋਜ ਤੋਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲ (ਮਾਧਿਅਮ) ਵਜੋਂ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਜੋਂ decongestion charging ਦੀ ਡੂੰਘੀ ਸਮਝ ਹਾਸਲ ਕੀਤੀ। decongestion charging ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਰਿਪੋਰਟ ਤੋਂ ਸਿੱਖੇ ਗਏ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਸਬਕ <i>It's Time</i> ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।</p>
<p>ਸਵਾਲ 3: ਕਿਹੜੀਆਂ ਢੁਕਵੀਂਆਂ ਪਹੁੰਚਾਂ ਹਨ ਜਿਹੜੀਆਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ?</p>	<p>ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਮੁਢਲੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ 'ਤੇ ਉਸਾਰੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ 10 decongestion charging ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਵੱਖ ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਨੂੰ ਹੀ ਪਰਖਿਆ ਜਿਹੜੇ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਚਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ (ਕਿਸੇ ਵੀ ਅਤੇ ਸਾਰੇ ਟੂਲਜ਼ ਦੇ ਉਲਟ ਜਿਹੜੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ)। <u>ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਟ੍ਰਮਜ਼ ਔਫ ਰੈਫਰੈਂਸ</u> ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਕੇਂਦਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਆਦੇਸ਼ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।</p> <p>ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਅਸੈੱਸਮੈਂਟ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੂੰ ਕੋਰਸ-ਲੈਵਲ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਕਿਹਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਅੱਗੇ ਦੱਸੀ ਕਸੌਟੀ ਅਤੇ ਸਵਾਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਪਛਾਣੇ ਗਏ 10 ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਵਿੱਚੋਂ ਹਰ ਇਕ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ਟੂਲ ਦੀਆਂ ਕਿਹੜੀਆਂ ਮਜ਼ਬੂਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕਮਜ਼ੋਰੀਆਂ ਹਨ? • ਕੀ ਟੂਲ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰੇ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੋਵੇ: ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣਾ, ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨਾ? • ਟੂਲ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਅਤੇ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨਾ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਹੋਵੇਗਾ? <p>ਇਸ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਲਿਸਟ ਨੂੰ 10 ਤੋਂ ਚਾਰ ਕਰ ਦਿੱਤਾ। ਇਹ ਸਮਝਣ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਚਾਰ ਟੂਲਜ਼ ਦਾ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ ਕਿ ਉਹ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਕਿਵੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਕੋਰਸ-ਲੈਵਲ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਰਿਪੋਰਟ <i>It's Time</i> ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।</p>
<p>ਸਵਾਲ 4: ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਅਸੀਂ ਸਹੀ ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਅਤੇ ਅਸੈੱਸਮੈਂਟ ਕਿਵੇਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਾਂ?</p>	<p>decongestion charging ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਇਹ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਲਈ ਹੁਣ ਮਾਡਲ ਤਿਆਰ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਕਿ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਵਿਲੱਖਣ ਸੰਦਰਭ ਅਤੇ ਜੁਗਰਾਫੀਏ ਵਿਚ ਚਾਰ decongestion charging ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਕਿਵੇਂ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਪ੍ਰਯੋਗ ਚਾਰ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਨੂੰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਥਾਂਵਾਂ, ਦਿਨ ਦੇ ਸਮਿਆਂ, ਅਤੇ ਹਫਤੇ ਦੇ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰੇਗਾ। ਇਸ ਪ੍ਰਯੋਗ ਦਾ ਨਤੀਜਾ <i>decongestion charging</i> ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿਚ ਨਿਕਲੇਗਾ।</p> <p>ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਤਿਆਰੀ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਉਨ੍ਹਾਂ ਤਰੀਕਿਆਂ ਅਤੇ ਕਸੌਟੀਆਂ ਦੀ ਰੂਪ ਰੇਖਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਕੰਮ ਕਰ ਰਹੀ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਵਰਤਣ ਲਈ decongestion charging ਦੀ ਹਰ ਪਹੁੰਚ ਦੀ ਅਸੈੱਸਮੈਂਟ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਵੇਗੀ। ਕਸੌਟੀ ਵਿਚ ਪਾਲਸੀ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ (ਜਿਵੇਂ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ) ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ (ਜਿਵੇਂ ਖਰਚਾ, ਸਰਲਤਾ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਸੀ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ) ਦੇ ਵਿਸ਼ੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਣਗੇ। ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਇਹ ਪਤਾ ਲਾਵੇਗਾ ਕਿ ਕਿਵੇਂ decongestion charging ਦੀ ਹਰ ਪਹੁੰਚ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਇਸ ਕਸੌਟੀ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗੀ।</p>



ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨਾ – ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ

ਪੜਾ 1 ਵਿਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਦਾ ਮਕਸਦ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਸੁਣਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਪਾਲਨ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਅਰਥ ਦੱਸਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਹੋ ਸਕੇ।

ਅਸੀਂ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਿਵੇਂ ਕਰਦੇ ਹਾਂ

ਪਹਿਲਾ ਕਦਮ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਲਈ ਸਲਾਹ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਗਰੁੱਪ ਸਥਾਪਤ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਢੁਕਵੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਅਤੇ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦੇ ਕੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀਆਂ ਸਲਾਹਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸੂਰੂ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਸ਼ਾਮਲ ਰਹਿਣਗੀਆਂ, ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਥਾਨਕ ਧਿਰਾਂ, ਇਲਾਕਾਈ ਧਿਰਾਂ, ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਅਤੇ ਪੀਅਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਇਲਾਕਾਈ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਧਿਰਾਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੋਂ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਤੋਂ ਬਣੀਆਂ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਹਿਮਾਇਤੀ, ਸਮਾਜਿਕ ਸੇਵਾ, ਸਿਹਤ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ, ਇੰਡਸਟਰੀ, ਬਿਜ਼ਨਸ, ਵਾਤਾਵਰਣ, ਅਕਾਦਮਿਕ ਅਤੇ ਲੇਬਰ ਦੇ ਸੈਕਟਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਹਿੱਤ ਹਨ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਅਤੇ decongestion charging ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਤੋਂ ਸੰਭਾਵੀ ਅਸਰਾਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ। ਸਭਿਆਚਾਰਕ, ਸੀਨੀਅਰਾਂ ਦੀਆਂ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਨੂੰ ਨੋਮੀਨੇਸ਼ਨ ਦੇ ਇਕ ਕਾਰਜ ਰਾਹੀਂ ਵੀ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਜਿਸ ਵਿਚ ਢੁਕਵੇਂ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿਚਲੇ ਕਮਿਊਨਟੀ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਕਮੇਟੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨਾਲ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ, ਅਰਬਨ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਅਤੇ ਪਲੈਨਿੰਗ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਨਾਗਰਿਕ

ਨਾਗਰਿਕਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੇ ਗਰੁੱਪ ਵਜੋਂ ਇਕ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਜਿਹੜਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਵਾਲੀ ਸੇਧ ਅਤੇ ਸਲਾਹ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰੇਗਾ। ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇਕ ਬਾਹਰੀ ਫਰਮ ਨੇ ਮੈਂਬਰਾਂ ਨੂੰ ਲਿਆ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪੱਕਾ ਹੋ ਸਕੇ ਕਿ ਗਰੁੱਪ ਵਿਚ ਮੈਂਬਰ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀ ਭਿੰ ਭਿੰ ਆਬਾਦੀ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਹੋਵੇ। ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਲਈ ਉਮਰ, ਪਿਛੋਕੜ, ਲਿੰਗ, ਆਮਦਨ, ਜੁਗਰਾਫੀਏ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ।

ਪੀਅਰ ਐਕਸਪਰਟਸ

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮੈਂਬਰ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ decongestion charging ਦੀ ਪਰਖ ਕਰਨ ਲਈ ਮੁੱਖ ਸਿਧਾਂਤਕ ਅਤੇ ਪ੍ਰੈਕਟੀਕਲ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਸਬੰਧ ਵਿਚ ਨਿਰਪੱਖ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਅਤੇ ਗਿਆਨ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਲਈ ਪੀਅਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਨੂੰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ। ਪੀਅਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਖੋਜ ਦਾ ਪੀਅਰ ਰਿਵੀਊ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਗੇ। ਪੀਅਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਮਾਹਰਾਂ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤਿੰਨ ਗਰੁੱਪਾਂ ਤੋਂ ਬਣਿਆ ਹੈ:

1. ਉਹ ਲੋਕ ਜਿਹੜੇ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਦੇ ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ decongestion charging ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਰਹੇ ਹਨ, ਜਿਥੋਂ ਕਿ ਲੰਡਨ ਅਤੇ ਸਿੰਗਾਪੁਰ ਤੋਂ ਪਾਲਸੀ ਬਣਾਉਣ ਵਾਲੇ ਸੀਨੀਅਰ ਲੋਕ
2. ਉਹ ਲੋਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਉੱਤਰੀ ਅਮਰੀਕਾ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਅਤੇ ਸਟੇਟਾਂ ਵਿਚ decongestion charging ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ ਸਾਨ ਫਰਾਂਸਿਸਕੋ, ਵਾਸ਼ਿੰਗਟਨ ਅਤੇ ਓਰੇਗਨ
3. ਉਹ ਅਕਾਦਮਿਕ ਲੋਕ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕੈਨੇਡਾ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ decongestion charging ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਅਸੀਂ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਪਲੈਨਰ ਅਤੇ ਟੈਕਨੀਕਲ ਮਾਹਰ

ਪੜਾ 1 ਵਿਚ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਅਕਤੂਬਰ ਦੇ ਅੱਧ ਵਿਚ ਇੰਟਰਐਕਟਿਵ ਓਪਨ ਸਪੇਸ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਵਰਕਸ਼ਾਪ ਨਾਲ ਸੂਰੂ ਕਰਵਾਈ ਗਈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਮੈਂਬਰ ਵੈਨਕੂਵਰ ਭਰ ਤੋਂ ਮਿਊਂਸਿਪਲ ਅਤੇ ਇਲਾਕਾਈ ਪਲੈਨਰਾਂ, ਵਿਦਿਆਰਥੀਆਂ, ਅਤੇ ਤਕਨੀਕੀ ਮਾਹਰਾਂ ਨੂੰ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ। ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੀਆਂ ਨੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਪੌਆਇੰਟ ਵਜੋਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਦਿਲਚਸਪੀ ਵਾਲੇ 13 ਵਿਸ਼ੇ ਉਠਾਏ, ਅਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਸ਼ਿਆਂ ਤੱਕ ਸੀਮਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਦੂਜੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਿਚਾਰ-ਵਟਾਂਦਰੇ ਕਰਵਾਏ।

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ

ਮੈਂਬਰ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਢੁਕਵੇਂ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦੀ ਮਦਦ ਲਈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਲਈ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਰਾਇ ਮੰਗੀ।

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਕਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਮੰਗ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ ਜਿਸ ਵਿਚ ਗਰੇਟਰ ਵੈਨਕੂਵਰ ਅਰਬਨ ਫਰੇਟ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਬੀ ਸੀ ਟਰੈਕਿੰਗ ਐਸੋਸੀਏਸ਼ਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਸਰਕਾਰ

ਨਵੰਬਰ ਅਤੇ ਦਸੰਬਰ ਵਿਚ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਚੇਅਰ, ਵਾਈਸ-ਚੇਅਰ, ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਦੇ ਮੈਂਬਰ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰਾਂ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਮੈਂਬਰਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਪਾਲਸੀ ਮਾਹਰਾਂ ਨੂੰ ਮਿਲੇ। ਕਮਿਸ਼ਨ ਯੂਨੀਅਨ ਔਫ ਬੀ ਸੀ ਇੰਡੀਅਨ ਚੀਫਸ ਨੂੰ ਵੀ ਮਿਲਿਆ ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀ ਹਰ ਫਸਟ ਨੇਸ਼ਨਜ਼ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਲਈ ਸੇਧ ਮੰਗੀ। ਇਸ ਮੁਢਲੀ ਗੱਲਬਾਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿਚ ਬਾਅਦ ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚਲੀਆਂ ਫਸਟ ਨੇਸ਼ਨਜ਼ ਨਾਲ ਇਕ ਵਰਕਸ਼ਾਪ ਵੀ ਲਾਈ ਜਾਵੇਗੀ।

ਸਰਕਾਰ ਅਤੇ ਫਸਟ ਨੇਸ਼ਨਜ਼ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਨਾਲ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਨੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੂੰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਨ, ਆਪਣੀਆਂ ਕਮਿਊਨਟੀਆਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਵਜੋਂ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਸੂਝ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਮਦਦ ਹਾਸਲ ਕਰਨ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦਿੱਤੀ। ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਮਿਊਂਸਿਪਲ ਕੌਂਸਲਾਂ ਨਾਲ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਗ ਕਰਨ 'ਤੇ ਮੀਟਿੰਗਾਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਨੌਰਥ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦਾ ਡਿਸਟਰਿਕਟ, ਕੁਕਿਟਲਮ ਸਿਟੀ, ਅਤੇ ਵੈਨਕੂਵਰ ਸਿਟੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਅਸੀਂ ਪਬਲਿਕ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਹੈ

ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇਸੁਮਾਰੀ

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇਸੁਮਾਰੀ ਨੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਦੇ ਖਿਆਲਾਂ ਵਿਚ ਆਪਣਾ ਕੰਮ ਲਿਆਉਣ ਵਿਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਦੀ ਮਦਦ ਕੀਤੀ। ਰਾਇਸੁਮਾਰੀ ਨੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੀਆਂ ਗੰਭੀਰ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਵੱਲ ਇਸ਼ਾਰਾ ਕੀਤਾ:

- 89% ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੱਸ਼ ਕਰਕੇ ਟਰੈਫਿਕ ਵਿਚ ਦੇਰੀਆਂ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹਨ
- 80% ਸਫਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾ ਲਾ ਸਕਣ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹਨ
- 81% ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੇਰੀਆਂ ਨੇ ਹਰ ਹਫਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ
- 62% ਸੋਚਦੇ ਹਨ ਕਿ ਇਸ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ mobility pricing ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਇਕ ਚੰਗਾ ਖਿਆਲ ਹੈ

ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇਸੁਮਾਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ 6 ਤੋਂ 26 ਨਵੰਬਰ ਤੱਕ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਦੌਰ ਚਲਾਇਆ। *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਯੋਗ, ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਨੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੰਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤਿੰਨ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਬਾਰੇ ਰਾਇ ਦੇਣ ਦਾ ਸੱਦਾ ਦਿੱਤਾ:

- ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਕਿੱਥੇ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਅਸਰ ਕਰਦਾ ਹੈ? ਕੀ ਅਸੀਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾ ਰਹੇ ਹਨ?
- ਇਨਸਾਫ (ਫੇਅਰਨੈੱਸ) ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ? ਕੀ ਅਸੀਂ ਇਨਸਾਫ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ?
- ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਤਰਜੀਹਾਂ ਕੀ ਹਨ? ਕੀ ਅਸੀਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਤੋਂ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ decongestion charging ਨਾਲ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪੈਸੇ ਖਰਚੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋਣ?
- ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਹਰ ਉਦੇਸ਼ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ?

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਇਕ ਅਜਿਹੇ ਔਨਲਾਈਨ ਟੂਲ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਨੇ ਵੋਟਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇ ਅੰਕੜੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੇ ਔਨਲਾਈਨ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਿਖਾਈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਸੇ ਸੁਆਲ ਲਈ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿਚ ਵੋਟ ਪਾਈ ਜਾਂ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਹਿਮਤੀ ਵਿਚ ਵੋਟ ਪਾਈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ, ਇਨਸਾਫ ਦੇ ਬਿਆਨਾਂ ਦਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਲਈ ਤਰਜੀਹਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ।

ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ, ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੂੰ ਇਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਡੈਟਾ ਦੇਣ ਦੀ ਚੋਣ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਸਨ ਕਿ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣਾਂ ਦਾ ਪੱਧਰ ਕੀ ਸੀ।

ਪਹੁੰਚਯੋਗਤਾ

ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਲਈ ਆਪਣੀ ਤਰਜੀਹੀ ਜ਼ਬਾਨ ਚੁਣ ਸਕਦੇ ਸਨ: ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਟ੍ਰਾਂਡੀਸ਼ਨਲ ਚਾਇਨੀਜ਼, ਸਿਪਲੀਫਾਇਡ ਚਾਇਨੀਜ਼, ਅਤੇ ਪੰਜਾਬੀ। ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜ਼ਬਾਨਾਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਸਭਿਆਚਾਰਕ ਕਮਿਊਨਟੀਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚੁਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ।



ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ ਜਿਹੜੀਆਂ ਸੀਨੀਅਰ, ਸਭਿਆਚਾਰਕ, ਅਤੇ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੀਆਂ ਕਮਿਊਨਿਟੀਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ ਦੱਸਿਆ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕਮਿਊਨਿਟੀਆਂ ਵਿਚ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਲਈ ਮਦਦ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕੀਤੀ।

ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਵਿਚ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਪੇਪਰ ਸਰਵੇ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਜਿਹੜੇ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਿਚਲੇ ਸਵਾਲਾਂ ਵਰਗੇ ਹੀ ਸਨ। ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਰਾਹੀਂ, 400 ਪੇਪਰ ਸਰਵੇ ਅਤੇ ਅਨੁਵਾਦ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਸਾਮੱਗਰੀ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੀਆਂ 15 ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੂੰ ਭੇਜੇ ਗਏ ਸਨ।

ਗੱਲਬਾਤ ਨੂੰ ਅੱਗੇ ਤੋਰਨਾ – ਪ੍ਰਚਾਰ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੜਾ 1 ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਨੂੰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਬਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਵਧਾਉਣ, *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਦੱਸਣ ਅਤੇ decongestion charging ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਨੂੰ ਦੱਸਣ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕੀਤਾ।

ਗੱਲਬਾਤ ਲਈ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਚਾਲੂ ਕਰਨਾ

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਇਕ ਵੈੱਬਸਾਈਟ - www.itstimemv.ca - 25 ਅਕਤੂਬਰ, 2017 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜਾਣਕਾਰੀ ਪਾਈ ਗਈ, ਜਿਸ ਵਿਚ decongestion charging ਬਾਰੇ ਸਪਸ਼ਟੀਕਰਨ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਕਾਰਜ ਪਾਏ ਗਏ ਅਤੇ ਛਪੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਰਿਪੋਰਟਾਂ ਪਾਈਆਂ ਗਈਆਂ। ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮਾਂ ਨਾਲ ਲਿੰਕ, ਇਨਫੋਗ੍ਰਾਫਿਕਸ, ਅਤੇ ਆਮ ਪੁੱਛੇ ਜਾਂਦੇ ਸਵਾਲ ਵੀ ਪਾਏ ਗਏ ਜੋ ਕਿ ਸਾਰੇ ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ, ਸਿਪਲੀਫਾਇਡ ਚਾਇਨੀਜ਼, ਟ੍ਰਾਡੀਸ਼ਨਲ ਚਾਇਨੀਜ਼ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬੀ ਵਿਚ ਉਪਲਬਧ ਹਨ। ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਂਦੇ ਰਹਿਣ ਲਈ, ਵਸਨੀਕ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀਆਂ ਤਾਜ਼ੀਆਂ ਈਮੇਲਾਂ ਲਈ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਸਾਈਨ ਅੱਪ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਸਨ।

It's Time ਦੇ ਫੇਸਬੁੱਕ, ਟਵਿੱਟਰ, ਇਨਸਟਾਗ੍ਰਾਮ ਅਤੇ ਮੀਡੀਅਮ ਅਕਾਊਂਟਾਂ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਲਈ ਇੰਟਰਐਕਟਿਵ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੇ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਪਲੇਟਫਾਰਮਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਮੁਢਲੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਇਕ ਵੀਡੀਓ ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਨ ਲਈ, ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਲਈ, ਅਤੇ decongestion charging ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਆਉਣ ਜਾਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਮੁੱਖ ਖਿਆਲਾਂ ਬਾਰੇ ਗੱਲਬਾਤ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਗਈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਅਕਾਊਂਟਾਂ ਰਾਹੀਂ, 16,162,212 ਮੀਡੀਆ ਇਮਪਰੈਸ਼ਨ ਹਾਸਲ ਕੀਤੇ ਗਏ। ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਦੇ 30,176 ਪੇਜ ਵਿਊ ਹੋਏ।

It's Time ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਪ੍ਰਚਾਰ ਕਰਨਾ

It's Time ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ ਗਿਆਨ ਵਧਾਉਣ ਲਈ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਵਾਉਣ ਲਈ ਡਿਜੀਟਲ ਅਤੇ ਪ੍ਰਿੰਟ ਐਡਾਂ ਵੱਡੇ ਮੀਡੀਏ ਵਿਚ ਦਿੱਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

ਪ੍ਰਿੰਟ ਮੀਡੀਏ ਵਿਚ ਵੱਡੇ ਅਖਬਾਰਾਂ (ਜਿਸ ਵਿਚ ਵੈਨਕੂਵਰ ਸੱਨ ਅਤੇ ਗਲੋਬ ਐਂਡ ਮੇਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ) ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੰਡੇ ਜਾਂਦੇ ਅਖਬਾਰ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ (ਜਿਸ ਵਿਚ 24 ਆਵਰਜ਼, ਮੈਟਰੋ ਨਿਊਜ਼, ਅਤੇ ਮੈਗਾਫੋਨ ਮੈਗਜ਼ੀਨ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ)। ਅਨੁਵਾਦ ਹੋਈਆਂ ਪ੍ਰਿੰਟ ਅਤੇ ਡਿਜੀਟਲ ਐਡਾਂ ਹੋਰ ਜ਼ਬਾਨਾਂ ਦੇ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿਚ ਛਪੀਆਂ (ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਿੰਗ ਟਾਓ, ਪੰਜਾਬ ਗਾਰਡੀਅਨ, ਸਿੰਗ ਸਿੰਗ ਬਾਓ, ਕੈਨੇਡਾ ਪੰਜਾਬ ਟਾਈਮਜ਼ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ) ਅਤੇ ਸੋਸ਼ਲ ਪਲੇਟਫਾਰਮਾਂ ਵਿਚ ਆਈਆਂ। ਪ੍ਰਿੰਟ ਮੀਡੀਏ ਰਾਹੀਂ 5,346,668 ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੀ ਗਈ।

ਸਾਡੇ ਪ੍ਰਚਾਰ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਨਾਲ ਹੋਈ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਦੱਸਣ ਵਾਲੀ ਇਕ ਇਨਫੋਗ੍ਰਾਫਿਕ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2. ਖੋਜ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਅਸੀਂ ਕੀ ਸਿੱਖਿਆ

ਇਹ ਭਾਗ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਦੀ ਪ੍ਰੈਕਟੀਕਲ ਖੋਜ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀਆਂ ਸਰਗਰਮੀਆਂ ਤੋਂ ਨਿਕਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ decongestion charging ਦੀ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਸਟੈਂਡੀ ਲਈ ਸਬੂਤ-ਆਧਾਰਿਤ ਬੁਨਿਆਦ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ 'ਤੇ ਖੋਜ

ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਵਿਉਂਤ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣ ਲਈ, ਕੀਤੀ ਗਈ ਮੁਢਲੀ ਖੋਜ ਨੇ ਅਤੇ *It's Time* ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਵੇਲੇ ਇਸ ਨੂੰ ਜਾਰੀ ਕਰਨ ਨੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਲਈ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੀ ਆਧਾਰ-ਰੇਖਾ ਸਥਾਪਤ ਕਰ ਦਿੱਤੀ। ਟਰੈਫਿਕ ਅਤੇ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਰੁਝਾਨਾਂ ਬਾਰੇ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀ ਪਲੈਨਿੰਗ ਲਈ ਵਿਚਾਰਾਂ ਬਾਰੇ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੇ ਮੁੱਖ ਸਿੱਟੇ ਖੋਜ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚੋਂ ਚੁਣੇ ਗਏ ਹਨ।

ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਰੁਝਾਨ

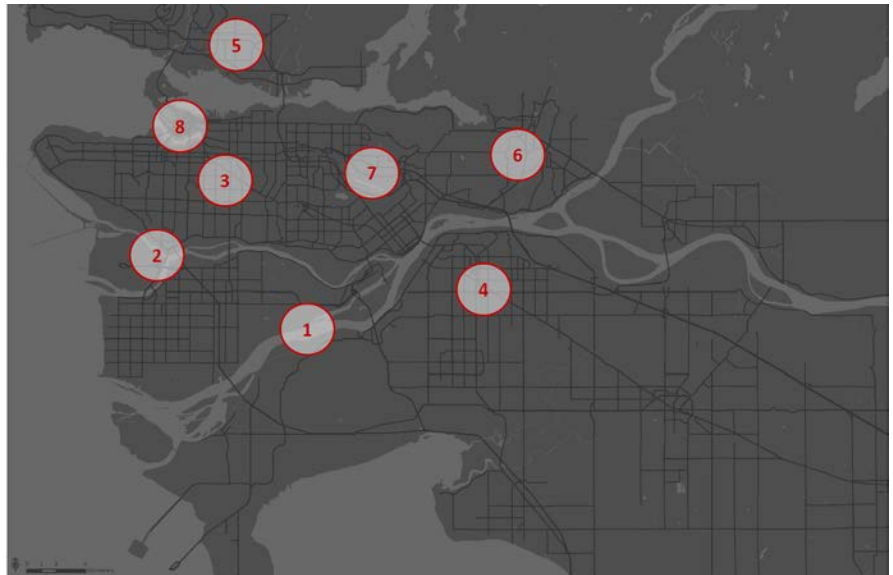
ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਕਦੋਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਰਹਿੰਦਾ ਹੈ?

It's Time ਦੀ ਖੋਜ ਇਹ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਏਰੀਏ ਸਾਰੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਹਨ ਅਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਸਵੇਰ ਦੇ ਰੱਸ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਦੁਪਹਿਰ ਬਾਅਦ ਦੇ ਰੱਸ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਦਤਰ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਔਸਤਨ, ਸ਼ਾਮ ਦੇ ਰੱਸ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵੇਲੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਸਪੀਡ ਸਵੇਰ ਦੇ ਰੱਸ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਹ ਘੱਟ ਸਪੀਡਾਂ ਵਾਲੇ ਸਮੇਂ ਸ਼ਾਮਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਟਰੈਫਿਕ ਵਾਲੇ ਏਰੀਏ ਸਾਰੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਹਨ

ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀ ਲਿਸਟ ਇਲਾਕੇ ਦੀਆਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਬਦਤਰ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਦਿਖਾਉਂਦੀ ਹੈ। ਮਨ ਵਿਚ ਇਹ ਗੱਲ ਰੱਖਣਾ ਵੀ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਹੋਰ ਮਸਲਿਆਂ ਦਾ ਸਾਮ੍ਹਣਾ ਵੀ ਕਰਦੇ ਹੋਣਗੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਲਿਸਟ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

1. ਫਰੇਜ਼ਰ ਰਿਵਰ ਨੂੰ ਕਰੌਸ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬ੍ਰਿਜ ਅਤੇ ਟਨਲਾਂ
2. ਰਿਚਮੰਡ, ਵੈਨਕੂਵਰ ਇੰਟਰਨੈਸ਼ਨਲ ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਤੇ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚਕਾਰ ਬ੍ਰਿਜ
3. ਵੈਨਕੂਵਰ ਅਤੇ ਬਰਨਬੀ ਦੇ ਪੱਛਮੀ ਹਿੱਸੇ ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ
4. ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੈਂਟਰ - ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ ਨਿਊ ਵੈੱਸਟਮਿਨਸਟਰ, ਮੈਟਰੋਟਾਊਨ, ਸਰੀ ਸਿਟੀ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ ਰਿਚਮੰਡ ਸਿਟੀ ਸੈਂਟਰ
5. ਨੌਰਥ ਸ਼ੋਅਰ ਭਰ ਵਿਚ ਕਈ ਏਰੀਏ
6. ਇਲਾਕੇ ਦਾ ਉੱਤਰੀ ਪੂਰਬੀ ਹਿੱਸਾ - ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਕੋਕਿਟਲਮ, ਪੋਰਟ ਕੋਕਿਟਲਮ ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਮੂਡੀ
7. ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਹਾਈਵੇਅਜ਼ - ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ ਹਾਈਵੇਅ 1 ਅਤੇ ਹਾਈਵੇਅ 91
8. ਡਾਊਨਟਾਊਨ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦਾ ਮੈਟਰੋਪੋਲੀਟਨ ਹਿੱਸਾ



ਸਾਡਾ ਇਲਾਕਾ

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਵਧਦੀ ਜਾਣੀ ਹੈ।

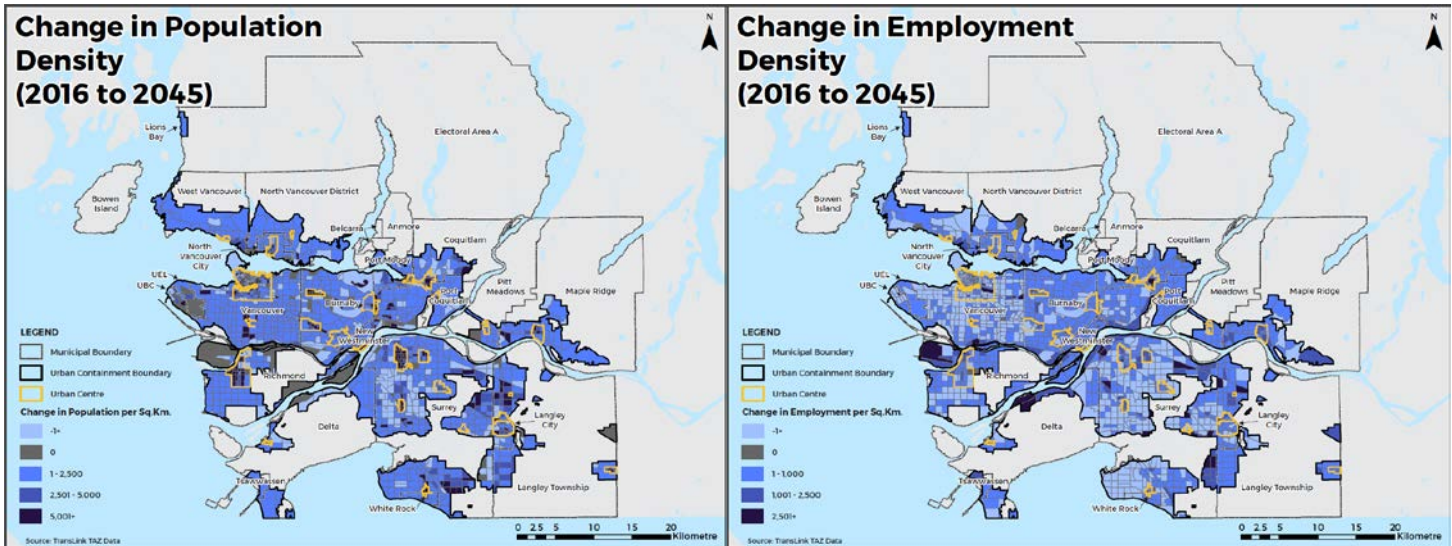
ਸਾਲ 2016 ਵਿਚ ਤਕਰੀਬਨ 2.5 ਮਿਲੀਅਨ ਲੋਕ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਰਹਿੰਦੇ ਸਨ। ਇਹ 2001 ਤੋਂ ਲੈ ਤਕਰੀਬਨ ਅੱਧਾ ਮਿਲੀਅਨ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੈ। ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਭਵਿੱਖਬਾਣੀਆਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹੈ ਕਿ ਅਗਲੇ 30 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਵਿਚ 1 ਮਿਲੀਅਨ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਵੇਂ ਵਸਨੀਕਾਂ ਦਾ ਵਾਧਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਇਹ ਵਾਧਾ ਕੈਲਗਰੀ ਸ਼ਹਿਰ ਦੀ ਆਬਾਦੀ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਹੈ - ਜਾਂ ਜੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਹਿਣਾ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਹੁਣ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ 2045 ਤੱਕ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਭਰੀ ਹੋਈ ਇਕ ਸਿਟੀ ਬੱਸ ਦੇ ਬਰਾਬਰ।

ਬਹੁਪੱਖੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੈਂਟਰ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਰੂਪ ਰੇਖਾ ਘੜ ਰਹੇ ਹਨ।

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਮਜ਼ਬੂਤ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੈਂਟਰ ਪੈਦਾ ਹੋਣਾ ਜਾਰੀ ਹੈ। ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਵੈਨਕੂਵਰ ਸ਼ਹਿਰ ਆਬਾਦੀ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਦੇ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਵਧਣਾ ਜਾਰੀ ਹੈ, ਪਰ ਹੋਰ ਏਰੀਏ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸਰੀ, ਬਰਨਬੀ ਅਤੇ ਰਿਚਮੰਡ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਜਜ਼ਬ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ, ਬਹੁਪੱਖੀ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੈਂਟਰ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਾਰਗਰ ਸੰਪਰਕ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਨ।

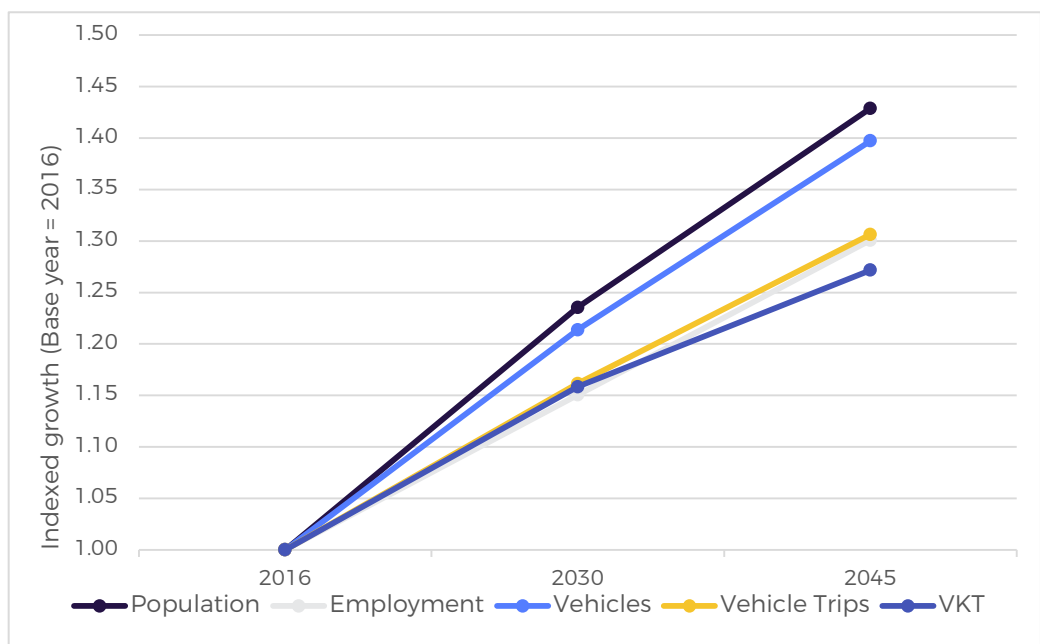
ਵਾਧੇ ਦਾ ਹੱਲ ਡੈਨਸਿਟੀ (ਘਣਤਾ) ਨੂੰ ਵਧਾ ਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਇਹ ਚਾਰਟ (ਅਗਲੇ ਸਫੇ 'ਤੇ) ਦਿਖਾਉਂਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਾਲ 2045 ਤੱਕ ਆਬਾਦੀ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਘਣਤਾ ਕਿਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਵੰਡੇ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਹੈ।



ਡੈਨਸਿਟੀ ਵਾਇਦੇ ਅਤੇ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਲਿਆਉਂਦੀ ਹੈ।

ਡੈਨਸਿਟੀ ਵਧਾਉਣਾ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜੋਬਾਂ, ਸਕੂਲਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਰਹਿਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਖਿਆਲਾਂ, ਵਸਤਾਂ ਅਤੇ ਸਭਿਆਚਾਰ ਦੇ ਵਟਾਂਦਰੇ ਨੂੰ ਵੀ ਸੁਖਾਲਾ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਪਰ ਡੈਨਸਿਟੀ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਵੀ ਲਿਆਉਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਵੇਂ ਖਾਸ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮੰਗ ਕਰਕੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਿਸਟਮਾਂ ਵਿਚ ਭੀੜ। ਸਾਡੀ ਆਬਾਦੀ ਵਧਣ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਰੁਜ਼ਗਾਰ, ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ, ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਟ੍ਰਿਪ, ਅਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ (ਵੀ ਕੇ ਟੀ) ਵਧਣ ਦੀ ਵੀ ਉਮੀਦ ਹੈ:



ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਪਲੈਨਿੰਗ ਕਰਨਾ

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਨਾਲ ਵੀ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਅਗਲੇ 30 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਬਦਤਰ ਹੋ ਜਾਣਾ ਹੈ।

ਇਹ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਕਿ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਅਗਲੇ 30 ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਇਕ ਮਿਲੀਅਨ ਹੋਰ ਲੋਕ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ 400,000 ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਵੀਆਂ ਜੋਬਾਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਇਹ ਬਹੁਤਾ ਸੰਘਣੇ ਰਲਵੀਂ ਵਰਤੋਂ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਬਾਰ ਬਾਰ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਤੱਕ ਚੰਗੀ ਪਹੁੰਚ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਹੋਵੇਗਾ। ਨਵੀਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿਚ ਵੱਡੀਆਂ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਦੀ ਪਲੈਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਮਿਲਿਨੀਅਮ ਲਾਈਨ ਦੀ ਬਰੈਡਵੇਅ ਐਕਸਟੈਨਸ਼ਨ, ਸਰੀ ਵਿਚ ਨਵੀਂ ਲਾਈਟ ਰੇਲ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ (ਐੱਲ ਆਰ ਟੀ), ਇਲਾਕੇ ਭਰ ਵਿਚ ਨਵੀਂ ਬੀ-ਲਾਈਨ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸਿਜ਼, ਇਕ ਨਵੀਂ ਸੀਅਬੱਸ, ਅਤੇ ਨਵੀਆਂ ਸਕਾਈਟ੍ਰੇਨ ਕਾਰਾਂ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਮੰਗ ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਵਾਲੇ ਰਿਵੀਊ। ਵੱਡੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿਚ ਦੁਬਾਰਾ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਦੀ ਪਲੈਨ ਵੀ ਬਣਾਈ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਊਂਸਿਪਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਟਰੈਫਿਕ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਵਿਚ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੇਫਾਂ, ਅਤੇ ਬੱਸਾਂ ਦੀ ਤਰਜੀਹ, ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਸਾਇਕਲਾਂ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੀ ਵੀ ਪਲੈਨ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦਾ ਅਸਰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ 'ਤੇ ਪਵੇਗਾ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਨਵੀਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਅਤੇ ਸੜਕਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕੁਝ ਸਥਾਨਾਂ ਅਤੇ ਖਾਸ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਵਿਚ ਯੋਗਦਾਨ ਪਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਵਧ ਰਹੀ ਆਬਾਦੀ ਹੋਰ ਸਥਾਨਾਂ ਅਤੇ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਬਦਤਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਹੋ ਰਹੀ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀਕਲ ਤਬਦੀਲੀ ਦੇ ਦੌਰ ਵਿਚ ਹਾਂ।

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਆਬਾਦੀ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਦੀ ਭਵਿੱਖਬਾਣੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਮੋਬਿਲਟੀ ਵਿਚ ਹੋ ਰਹੇ ਵਿਕਾਸ ਭਵਿੱਖ ਲਈ ਭਵਿੱਖਬਾਣੀ ਅਤੇ ਪਲੈਨ ਕਰਨ ਨੂੰ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਵਾਲਾ ਬਣਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਆ ਰਹੇ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਕੁਝ ਮੁੱਖ ਰੁਝਾਨ ਇਹ ਹਨ:

- **ਬਿਜਲੀ ਨਾਲ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ** ਦੀਆਂ ਖਰੀਦ ਕੀਮਤਾਂ ਘਟ ਰਹੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਇਹ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੋ ਜਾਣਗੀਆਂ
- **ਆਟੋਨੋਮਸ ਅਤੇ ਸੈਮੀ-ਆਟੋਨੋਮਸ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ** ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਅਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਇਹ ਕਾਰ ਮਾਲਕੀਅਤ ਦੀ ਲੋੜ ਬਿਨਾਂ ਨਵੇਂ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਮੰਗ ਕਰਨ 'ਤੇ ਇਧਰ ਉਧਰ ਲਿਜਾਣ ਦੇ ਯੋਗ ਬਣਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਉਲਟਾ ਅਸਰ ਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਅਤੇ ਪਬਲਿਕ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ
- **ਸ਼ੇਅਰਿੰਗ ਇਕੋਨਮੀ**, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਟੈਕਸੀ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਪਬਲਿਕ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ, ਸਰਵਿਸ ਵਜੋਂ ਮੋਬਿਲਟੀ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਖੋਲ੍ਹਦੀ ਹੈ - ਜਿਸ ਨਾਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਮਾਲਕੀ ਅਤੇ ਵਰਤੋਂ ਘਟਦੀ ਹੈ
- **ਡੈਟਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਸਮਰੱਥਾਵਾਂ** ਪਾਰਕਿੰਗ ਮੈਨੇਜਮੈਂਟ ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਤੋਂ ਰਾਹਤ ਲਈ ਨਵੀਆਂ ਸੰਭਾਵਨਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਲਈ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਹੱਲਾਸ਼ੇਰੀਆਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ
- **ਨਵੀਆਂ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀਆਂ** ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਮੋਬਾਇਲ ਐਪ, ਡਰੋਨਜ਼ ਅਤੇ ਇੱਥੋਂ ਤੱਕ ਕਿ 3 ਡੀ ਪ੍ਰਿੰਟਿੰਗ ਵੀ, ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਢੋਆ ਢੁਆਈ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ

ਖੋਜ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿਚ decongestion charging ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਮਨਜ਼ੂਰੀ 'ਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਅੱਗੇ ਲਿਖਿਆਂ ਬਾਰੇ ਉਪਲਬਧ ਸਬੂਤਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਵੀਡਨ ਵਿਚ ਡਬਲਯੂ ਐੱਸ ਪੀ ਵਿਖੇ ਬਾਹਰੀ ਮਾਹਰਾਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ decongestion charging ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਅਨੁਮਾਨ ਲਾਉਣ ਦਾ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਸੀ:

- decongestion charging ਕਿਵੇਂ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ
- ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ ਕਿਵੇਂ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ
- ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਦੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ decongestion charging ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ 'ਤੇ ਲੋਕਾਂ ਨੇ ਇਸ ਨੂੰ ਕਿਵੇਂ ਲਿਆ

ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿਚ ਹੋਰ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਸਿੱਟੇ ਅਤੇ ਸਬਕਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।

DECONGESTION CHARGING ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ

ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਸੜਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਇਸ ਦੀ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸਮਰੱਥਾ ਨਾਲੋਂ ਕਿਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਘਟ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਜਦੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਪੋਆਇੰਟ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣ ਤਾਂ ਅਸਲ ਵਿਚ ਥੋੜ੍ਹੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰਨ ਦਾ ਮਤਲਬ ਸੜਕ ਦੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਦੇ ਹੇਠਲੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ। Decongestion charging ਦਾ ਨਿਸ਼ਾਨਾ ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿਨ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਮਿਆਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨਾਂ 'ਤੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸੜਕ ਦੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਕਾਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।

ਜਦੋਂ ਲੋਕ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਨਿੱਜੀ ਫੈਸਲੇ ਕਰਦੇ ਹਨ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਕਿਵੇਂ ਅਤੇ ਕਦੇ ਸਫਰ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਦੇ ਕਿਰਾਇਆਂ, ਤੋਲ, ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿਚ ਆਪਣੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਨੂੰ ਵੀ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੇ ਹਨ ਕਿ ਸਫਰ ਕਰਨ ਨੂੰ ਕਿੰਨਾ ਸਮਾਂ ਲੱਗੇਗਾ, ਪਰ ਹੋਰਨਾਂ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਥੋਪੇ ਗਏ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ। ਕਾਰ ਰਾਹੀਂ ਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਸਾਂਝੇ ਖਰਚੇ ਵੱਡੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ, ਪੁੱਛੇ, ਸੇਫਟੀ ਅਤੇ ਸੜਕ ਜਾਂ ਅਤੇ ਸਟਰੀਟਾਂ ਦੀ ਘਿਸਾਈ ਵਰਗੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਲੋਕ ਜਿਹੜੇ ਸਿੱਧੇ ਖਰਚੇ ਦਿੰਦੇ ਹਨ, ਉਹ ਕਿਉਂਕਿ ਉਹ ਇਹ ਸਾਰੇ ਤਥਾ-ਕਥਿਤ “ਬਾਹਰੀ ਖਰਚਿਆਂ” ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ, ਇਹ ਕਹਿਣਾ ਸੰਭਵ ਹੈ ਕਿ ਵਿਅਕਤੀ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਪੂਰੇ ਖਰਚੇ ਨਹੀਂ ਦੇ ਰਹੇ।

Decongestion charging ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਕੁਝ ਬਾਹਰੀ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕ ਤਰੀਕਾ ਹੈ - ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਜਿਹੜੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹਨ - ਉਸ ਸਿੱਧੇ ਖਰਚੇ ਵਿਚ ਜਿਹੜਾ ਲੋਕ ਦਿੰਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਕੁਝ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦੇ ਵਤੀਰੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਹੋਵੇਗੀ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਤਰੀਕਿਆਂ ਅਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਜਾਣ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ। ਫਿਰ ਵੀ, ਬਹੁਤੇ ਕਾਰ ਡਰਾਈਵਰ ਚੱਲਦੇ ਰਹਿਣ ਅਤੇ ਖਰਚਾ ਦੇਣ ਦਾ ਝੁਕਾਅ ਰੱਖਦੇ ਹਨ। ਕਿਉਂਕਿ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਅਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚਕਾਰ ਸੰਬੰਧ ਫਸਾਉਣ ਵਾਲਾ ਹੈ, ਬਹੁਤੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ ਕਾਫੀ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਆਪਣੇ ਵਤੀਰੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ।

ਜਿਵੇਂ ਕੁਝ ਮੁਸਾਫਰਾਂ ਦਾ ਵਤੀਰਾ ਬਦਲੇਗਾ, ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਬਦਲਵੇਂ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਮੰਗ ਵਧੇਗੀ ਅਤੇ ਇਸ ਮੰਗ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪੈ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜਿਟ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ।

ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ

Decongestion charging ਵਿਚ ਨਿਆਂ ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ (ਫੇਅਰਨੈੱਸ) ਦਾ ਪਤਾ ਇਸ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਕਿ ਚਾਰਜ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਫਾਇਦੇ ਆਬਾਦੀ ਵਿਚ ਕਿਵੇਂ ਵੰਡੇ ਜਾਣੇ ਹਨ। ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ, decongestion charging ਦੇ ਫਾਇਦੇ ਆਬਾਦੀ ਵਿਚ ਬਰਾਬਰ ਨਹੀਂ ਵੰਡੇ ਜਾਂਦੇ, ਜਦੋਂ ਕੁਝ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵੱਡੇ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦਾ ਅਨੁਭਵ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜਦ ਕਿ ਹੋਰਨਾਂ ਨੂੰ ਮਾਮੂਲੀ ਜਾਂ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਫਾਇਦਾ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਕੁਝ ਤਾਂ ਚਾਰਜ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨਾਲੋਂ ਵੀ ਬਦਤਰ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਕਹਿਣ ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ, ਵੱਖ ਵੱਖ ਲੋਕ ਨਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਖੋ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਲੈਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬਹੁਤ ਘੱਟ ਹੋਰ ਕੋਈ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕਿਸੇ ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਕਿਹੜੇ ਪੱਖ ਜਾਂ ਤਰਜੀਹਾਂ (ਜਿਵੇਂ decongestion charging) ਇਸ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਜਾਂ ਨਾਵਾਜਬ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਫਿਲਾਸਫਰ ਜੌਹਨ ਰੌਅਲਜ਼ ਦੀ ਇਨਸਾਫ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਲੱਛਣਾਂ ਬਾਰੇ ਥਿਊਰੀ ਪਿਛਲੀ ਖੋਜ ਵਿਚ ਟੈੱਸਟ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ decongestion charging ਦੀਆਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਇਨਸਾਫ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਜਨਤਕ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਦਿਖਾਈ ਦਿੰਦੀ ਹੈ। ਉਸ ਦੀ ਕਿਤਾਬ *ਏ ਥਿਊਰੀ ਔਫ ਜਸਟਿਸ (1971)*, ਰੌਅਲਜ਼ ਥਿਊਰੀ ਤਿੰਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੈ।

- **ਸਿਧਾਂਤ 1:** ਹਰ ਇਕ ਲਈ ਮੁਢਲੇ ਹੱਕਾਂ ਦਾ ਇਕ ਸੈੱਟ;
- **ਸਿਧਾਂਤ 2:** ਤਬਦੀਲੀ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤ ਅਨੁਸਾਰ ਢਲਣ ਦੇ ਬਰਾਬਰ ਦੇ ਮੌਕੇ; ਅਤੇ
- **ਸਿਧਾਂਤ 3:** ਨਾਬਰਾਬਰਤਾ ਨੂੰ ਘੱਟ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਹੱਕ ਵਿਚ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ

ਰੌਅਲਜ਼ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਸਿਧਾਂਤ ਕਿਸੇ ਵਿਅਕਤੀ ਦੇ ਘੱਟੋ ਘੱਟ ਹੱਕਾਂ ਦੀ ਚਰਚਾ ਕਰਦਾ ਹੈ – ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਿ ਹਰ ਇਕ ਨੂੰ ਆਉਣ ਜਾਣ ਦਾ ਮੁਢਲਾ ਹੱਕ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। Decongestion charging ਦੀ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਰੌਅਲਜ਼ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਸਿਧਾਂਤ ਦਾ ਅਕਸ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, ਇਹ ਸਵਾਲ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ ਜਾਂ ਕਿਵੇਂ decongestion charging ਦੀ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਆਉਣ ਜਾਣ ਦੇ ਮੁਢਲੇ ਹੱਕ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਰੌਅਲਜ਼ ਦਾ ਦੂਜਾ ਸਿਧਾਂਤ decongestion charging ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਦੀਆਂ ਹਾਲਾਤਾਂ ਅਨੁਸਾਰ ਢਲਣ ਲਈ ਹਰ ਇਕ ਨੂੰ ਵਾਜਬ ਮੌਕਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਚਾਰਜਿੰਗ ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਅਚਾਨਕ ਅਤੇ ਅਚਿੰਤਿਤ ਹੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ ਲੰਮੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਪੜਾਵਾਰ ਲਿਆਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਉਸ ਪਹੁੰਚ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਬੇਇਨਸਾਫੀ ਵਾਲਾ ਲੱਗ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋਣ ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਮਾਂ ਮਿਲਣਾ ਸੀ।

ਰੌਅਲਜ਼ ਦਾ ਤੀਜਾ ਸਿਧਾਂਤ ਇਹ ਸੁਝਾਅ ਦਿੰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੋਈ ਪਾਲਸੀ ਨਾਵਾਜਬ ਸਮਝੀ ਜਾਵੇਗੀ ਜੇ ਇਹ ਵਸੀਲਿਆਂ ਨੂੰ ਗਰੀਬਾਂ ਤੋਂ ਖੋਹ ਕੇ ਅਮੀਰਾਂ ਵਿਚ ਵੰਡਦੀ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ, decongestion charging ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਫੰਡ ਕਿਵੇਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਇਹ ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਵਿਸ਼ਾ ਹੋਵੇਗਾ।

ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ

ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ decongestion charging ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਤਜਰਬਿਆਂ ਬਾਰੇ ਖੋਜ ਤੋਂ ਪਤਾ ਲੱਗਦਾ ਹੈ ਕਿ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘੱਟ ਹੋਈ ਹੈ ਅਤੇ ਚਾਰਜਿੰਗ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਵਧਦੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਕਾਰਜ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਗੱਲਬਾਤ ਸਧਾਰਨ ਰੂਪ ਵਿਚ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਚਾਰਜਿੰਗ ਦੇ ਅਸਰਾਂ ਨੂੰ ਖਿਆਲੀ ਧਾਰਨਾਵਾਂ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਬਿਆਨ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ ਬਹੁਤਾ ਰਸਮੀ ਵਿਰੋਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ। ਪਰ, ਜਦੋਂ decongestion charging ਦੇ ਸੰਕਲਪ ਜ਼ਿਆਦਾ ਠੋਸ ਬਣ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਲੋਕ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਨਿੱਜੀ ਸਿੱਟਿਆਂ ਬਾਰੇ ਫਿਕਰ ਕਰਨਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਇਸ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਦੀ ਤਾਰੀਕ ਨੇੜੇ ਆਉਣ ਨਾਲ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਘੱਟ ਹੋਣ ਦਾ ਰੁਝਾਨ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਧ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਿਹਰਾ ਕਈ ਪੱਖਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਸਫਰ ਕਰਨ ਦਾ ਸਮਾਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੁਧਰ ਜਾਂਦਾ ਹੈ
- ਨਾਂਹਪੱਖੀ ਸਿੱਟੇ (ਖਰਚੇ ਦੇਣਾ, ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ) ਉਮੀਦ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਸਮੱਸਿਆ ਵਾਲੇ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ
- ਲੋਕ ਨਵੀਂ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਵਾਨ ਕਰ ਲੈਂਦੇ ਹਨ, ਇਸ ਨੂੰ ਹੁਣ ਇਕ “ਤਬਦੀਲੀ” ਨਾ ਸਮਝਦੇ ਹੋਏ

ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਤਜਰਬੇ ਤੋਂ ਸਿੱਖੇ ਗਏ ਸਬਕ

Decongestion charging ਦੀਆਂ ਅੰਤਰਰਾਸ਼ਟਰੀ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਤੋਂ ਤਿੰਨ ਮੁੱਖ ਸਬਕ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਉਂਦੇ ਹਨ:

1. ਹੁਣ ਤੱਕ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਾਰੀਆਂ decongestion charging ਸਕੀਮਾਂ ਦਾ ਮਕਸਦ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਅਤੇ ਜਾਂ ਧੂੰਆਂ ਘਟਾਉਣਾ ਸੀ
2. ਬਹੁਤੇ decongestion charging ਨੇ ਚੰਗੀ ਆਮਦਨ ਵੀ ਪੈਦਾ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਸ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਚੋਣਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਫੰਡ ਦੇਣ ਲਈ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
3. ਕਿਸੇ ਵੀ ਇਲਾਕੇ ਨੇ decongestion charging ਦਾ ਕੋਈ ਅਜਿਹਾ ਰੂਪ ਲਾਗੂ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਜਿਹੜਾ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਜੁਗਰਾਫੀਏ ਲਈ ਫਾਸਲਾ-ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੋਵੇ – ਇਸ ਕਿਸਮ ਦਾ ਸਿਸਟਮ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਮੁਤਾਬਕ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਅਤੇ ਮਹਿੰਗਾ ਸਮਝਿਆ ਗਿਆ ਹੈ।



ਪੂਰੀ decongestion charging ਪਾਲਸੀ ਅਤੇ ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਤੋਂ ਸਿੱਖੇ ਗਏ ਸਬਕਾਂ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

3. ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਅਸੀਂ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਯਤਨਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਰਾਹੀਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ 6,078 ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ, ਅਤੇ ਇਨ-ਪਰਸਨ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਰਾਹੀਂ 151 ਸੰਸਥਾਈ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਧਿਰਾਂ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ।

ਪੜ੍ਹਾ 1 ਵਿਚ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਿਪੋਰਟ ਲਈ ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜ੍ਹਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ ਦੇਖੋ। **ਇਹ ਭਾਗ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਨਾਲ ਇਨ-ਪਰਸਨ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਰਾਹੀਂ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਗਏ ਖਿਆਲਾਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਦੱਸਦਾ ਹੈ।**

ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: **ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?**

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਨਾਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ:

- ਉਨ੍ਹਾਂ ਲੋਕਾਂ ਲਈ **ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੋਣਾਂ** ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਕੋਲ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਘੱਟ ਹਨ ਅਤੇ ਇਕੱਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਵਲੋਂ ਗੱਡੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਵਿਚ ਮਦਦ ਕਰਨਾ
- ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ **ਜ਼ਿਆਦਾ ਇਕਸਾਰਤਾ, ਭਰੋਸੇਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਪਕਿਆਈ**
- **ਸਫਰ ਦੇ ਤੇਜ਼ ਸਮੇ**
- **ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਲਈ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣਾ** ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕਾਰਾਂ ਲਈ
- ਵਤੀਰਾ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਦਾ ਵਹਾਅ ਦਾ ਰੁੱਖ ਮੋੜਨ ਦੇ **ਅਣਚਿੱਤਵੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਲਈ ਵਿਚਾਰ**
- ਐਕਸੀਡੈਂਟ ਘਟਾਉਣ ਅਤੇ ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਜਾਂ ਸਾਈਕਲ 'ਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀ ਸੇਫਟੀ ਵਧਾਉਣ ਲਈ **ਸੇਫਟੀ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ**
- **ਵੱਡੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਕਨਸਟਰਕਸ਼ਨ 'ਤੇ ਟਰੱਕਾਂ ਲਈ ਰੂਟ ਅਤੇ ਸਮੇਂ ਬਦਲਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ**
- ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਸਮਿਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ **ਕੰਮ ਦੇ ਲਚਕਦਾਰ ਸਮਿਆਂ** ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣਾ (ਜਦੋਂ ਸੰਭਵ ਹੋਵੇ)

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: **ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਕਿੱਥੇ ਅਸਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?**

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ, ਸਭ ਨੂੰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਥਾਂਵਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਿਆ ਗਿਆ ਜਿਹੜੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੀਆਂ ਸਨ, ਅਤੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੂੰ ਇਸ ਔਨਲਾਈਨ ਸਵਾਲ 'ਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ 1,173 ਵਿਚਾਰ ਮਿਲੇ: **ਕੀ ਅਸੀਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾ ਰਹੇ ਹਨ?**

ਸਾਰੇ ਸ਼੍ਰੇਣੀਆਂ ਤੋਂ ਜਵਾਬ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਅੱਠ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵਿਚ ਆਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਮੁਢਲੀ ਖੋਜ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਸਥਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ **ਮੈਸੀ ਟਨਲ** (ਫਰੇਜ਼ਰ ਰਿਵਰ ਦੀ ਕਰੋਸਿੰਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ), **ਕੋਕਿਟਲਮ** ਅਤੇ **ਨਿਊ ਵੈੱਸਟਮਿਨਸਟਰ ਏਰੀਏ** ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਬਰੂਨੈਟ ਹਾਈਵੇਅ 1 ਇੰਟਰਚੇਂਜ ਅਤੇ **ਨੌਰਥ ਸ਼ੋਅਰ ਦੇ ਬ੍ਰਿਜ਼** ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸਿੱਖਿਆ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: **ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?**

ਸ਼ਬਦ “ਇਨਸਾਫ” ਦੀ ਖਿਆਲੀ ਫਿਤਰਤ ਕਾਰਨ ਅਤੇ ਇਹ ਮੰਨਣ ਨਾਲ ਕਿ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਇਕ ਉਦੇਸ਼ ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ ਹੈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਤੋਂ ਇਹ ਰਾਇ ਮੰਗੀ ਕਿ ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ। ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਔਨਲਾਈਨ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਇਹ ਪੁੱਛਿਆ ਗਿਆ ਸੀ: **ਕੀ ਅਸੀਂ ਇਨਸਾਫ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਕੋਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਿਚਾਰਾਂ ਤੋਂ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ?** ਜਿਸ ਨਾਲ 1,250 ਨੇ ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ 'ਤੇ ਇਨਸਾਫ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਦਿੱਤੇ।

ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ:

- ਰਿਹਾਇਸ਼ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕੇ ਅਤੇ ਕੰਮ ਨੂੰ ਆਧਾਰ ਬਣਾ ਕੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਚੋਣਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਬੋਝ ਨਾ ਪਾਉਣਾ
- Decongestion charging ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ
- ਇਹ ਮੰਨਣਾ ਕਿ ਵਾਜਬ decongestion charging ਦੇ ਹਰ ਇਕ ਵਲੋਂ ਵੱਖਰੇ ਅਰਥ ਕੱਢੇ ਜਾਣਗੇ
- ਵੱਖ ਵੱਖ ਗੁੱਠੇ ਲੱਗੇ ਗਰੁੱਪਾਂ ਲਈ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅਸਰਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਨਾ
- Decongestion charging ਤੋਂ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਟੈਕਸਾਂ ਅਤੇ ਫੀਸਾਂ ਦੀ ਥਾਂ ਵਰਤਣ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ
- Decongestion charging ਤੋਂ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਣਾ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਇਨਸਾਫ਼ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ 90 ਧਿਰਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮਾਪ-ਦੰਡ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਇਕ ਅਭਿਆਸ ਕੀਤਾ ਤਾਂ ਜੋ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਰਾਇ ਲਈ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਇਨਸਾਫ਼ ਦੀ ਆਪਣੀ ਵਿਆਖਿਆ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ decongestion charging ਨੂੰ ਬਿਆਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਛੇ ਪਹੁੰਚਾਂ ਨਾਲ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਸਹਿਮਤ ਹੁੰਦੇ ਹਨ। ਇਹ ਕਥਨ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ ਵੀ ਲੋਕਾਂ ਅੱਗੇ ਰੱਖੇ ਗਏ ਸਨ - ਇਹ ਨਤੀਜੇ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ। ਇਹ ਨਤੀਜੇ ਅਗਲੇ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਦਿਖਾਏ ਗਏ ਹਨ:

ਅਸੀਂ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਕਿਵੇਂ ਕੱਢੇ ਹਨ?

ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਉਹ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਹਰ ਰੇਟਿੰਗ (ਦਰਜੇ) ਨੂੰ ਇਕ ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਹੈ (ਬਿਲਕੁਲ ਅਸਹਿਮਤ =0, ਅਸਹਿਮਤ=25, ਪਤਾ ਨਹੀਂ=50, ਸਹਿਮਤ=75, ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਿਮਤ=100) ਅਤੇ ਔਸਤ ਲਈ ਗਈ ਹੈ।

ਨੋਟ: ਇਹ ਨਤੀਜੇ ਇਨ-ਪਰਸਨ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ ਹਾਜ਼ਰ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦੇ ਹਨ।

ਇਨਸਾਫ਼ ਬਾਰੇ ਬਿਆਨ	ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਪੱਧਰ
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਖਰਚਾ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਘੱਟ ਹਨ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 74%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 69%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਡਾਊਨਟਾਊਨ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵ ਕਰਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਕਰਕੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 63%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਏਰੀਏ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 71%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਦਿਨ ਦੇ ਬਿਜ਼ੀ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 66%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿੰਨੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 60%

- ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਨਾਲ ਨਿਕਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਾਂਗ ਹੀ 'ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਖਰਚਾ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਘੱਟ ਹਨ' ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਇਨਸਾਫ਼ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡਾ ਪੱਧਰ ਮਿਲਿਆ
- ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਨਾਲ ਨਿਕਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਵਾਂਗ ਹੀ 'ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿੰਨੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ' ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਵਲੋਂ ਇਨਸਾਫ਼ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪੱਧਰ ਮਿਲਿਆ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਪੇਸ਼ਾਵਰ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਫਿਕਰ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕ ਖਦਸ਼ੇ ਜ਼ਾਹਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਜਿਹੜੇ ਕੰਮ ਲਈ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ (ਜਿਵੇਂ ਕੋਨਟਰੈਕਟਰ, ਐਮਰਜੈਂਸੀ ਗੱਡੀਆਂ, ਟਰੱਕ)

ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਇਨਸਾਫ਼ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮਿਊਂਸਿਪਲ ਅਤੇ ਸੂਬੇ ਦੇ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਇਨਸਾਫ਼ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਅਤੇ decongestion charging ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਣ ਵਾਲੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਬਾਰੇ ਰਾਇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਬਾਤਾਂ ਤੋਂ ਕਈ ਵਿਚਾਰ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ:

- ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ, ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ, ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ, ਦਰ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ
- ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਖੁੱਲ੍ਹਾਪਣ ਅਤੇ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਕਿ decongestion charging ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਕਿਵੇਂ ਵਰਤਣੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਕੀ ਫਾਇਦੇ ਹੋਣੇ ਹਨ

- ਲਗਾਈ ਜਾਣ ਵਾਲੀ **ਕੀਮਤ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਮਾਡਲਾਂ** ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣਾ ਜੋ ਕਿ ਗੱਡੀ ਦੀ ਕਿਸਮ ਜਾਂ ਸਾਈਜ਼, ਵਰਤੋਂ ਮੁਤਾਬਕ ਫਾਸਲੇ ਦੇ ਖਰਚੇ, ਅਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰੋਗਰੈਸਿਵ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ
- ਉਨ੍ਹਾਂ **ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਜਿਹੜੇ ਲੋਕ ਘਰਾਂ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ**
- **ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਚੋਣਾਂ** ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ 'ਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭਾਰ ਨਾ ਪਾਉਣਾ
- **ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਜਿਕ ਨਿਆਂ ਦੇ ਅਸਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ**, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਗਰੁੱਪਾਂ ਲਈ ਜਿਹੜੇ ਆਪਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਨੇੜੇ ਰਹਿਣ ਦੀ ਚੋਣ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ
- **Decongestion charging ਦੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਦੀ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਸ੍ਰੋਤ ਵਜੋਂ ਪੜਤਾਲ ਕਰਨਾ**, ਅਤੇ ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰਨਾ ਕਿ ਲੋਕ ਚੋਣਾਂ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਭਾਵ ਅਰਥਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦੇ ਹੋਣ
- ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ **ਇਲਾਕਾਈ ਵੰਡ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ ਕਿ ਕਿਵੇਂ ਮਤਦਾਤਾ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਲਈ ਖਰਚਾ ਦਿੰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਬੈਨੇਫਿਟਸ ਲੈਂਦੇ ਹਨ**
- **Decongestion charging ਤੋਂ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਣਾ**
- **ਰਾਈਡ-ਸ਼ੇਰਿੰਗ ਅਤੇ ਕਾਰ-ਸ਼ੇਰਿੰਗ ਦੇ ਅਸਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣਾ**

ਦੋ ਮਿਉਂਸਿਪਲ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਲਈ ਆਮ ਹਿਮਾਇਤ ਮਿਲੀ ਕਿ decongestion charging ਨੂੰ ਫਾਸਲੇ ਅਤੇ ਜੁਗਰਾਫੀਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਚੋਣਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਲਾਏ ਜਾਣ ਅਤੇ ਅਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਇਕਸਾਰ ਤਰੀਕਾ ਲਾਗੂ ਹੋਵੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਬ੍ਰਿਜ 'ਤੇ ਟੋਲ ਲਾਉਣ ਦੀ ਬਜਾਏ ਸਾਰੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ 'ਤੇ ਲਾਏ ਜਾਣ)।

ਤਿੰਨ ਸੂਬਾਈ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਲਈ ਆਮ ਹਿਮਾਇਤ ਮਿਲੀ ਕਿ decongestion charging ਨੂੰ ਡਾਊਨਟਾਊਨ ਵਾਲੇ ਏਰੀਏ ਵਿਚ ਜਾਣ ਅਤੇ ਬਾਹਰ ਆਉਣ ਵਾਲਿਆਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਚੋਣਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਲਾਏ ਜਾਣ। ਇਸ ਗੱਲ ਬਾਰੇ ਘੱਟ ਸਹਿਮਤੀ ਸੀ ਕਿ decongestion charging ਨੂੰ ਫਾਸਲੇ ਮੁਤਾਬਕ ਲਾਇਆ ਜਾਵੇ ਅਤੇ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ।

ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰ ਪੈਨਲ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰ ਪੈਨਲ ਦੇ 15 ਮੈਂਬਰਾਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕੀਤੀ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਬਾਤਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਕਈ ਵਿਚਾਰ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ **ਸਾਰੀਆਂ ਮਿਉਂਸਿਪਲਟੀਆਂ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ**
- **ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਫਿਕਰਾਂ** 'ਤੇ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਵਲੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਦਿੱਤੀਆਂ ਜਾ ਰਹੀਆਂ ਫੀਸਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ
- ਆਮਦਨ ਦੇ ਪੱਧਰ, ਗੱਡੀ ਦੀ ਕਿਸਮ, ਅਤੇ ਟੂਰਿਸਟਾਂ ਅਤੇ ਵਿਜ਼ਟਰਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ **ਵੱਖ ਵੱਖ ਕੀਮਤਾਂ** 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ
- **ਕੀਮਤਾਂ ਦੀਆਂ ਵਿਧੀਆਂ** 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਸਮੇਤ ਮਹੀਨਾਵਾਰ ਪਾਸਾਂ (ਇਮਪਲੋਏਅਰ ਪਾਸ ਸਮੇਤ) ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ 'ਤੇ ਹੱਦਾਂ ਦੇ
- **ਜਨਤਾ ਨੂੰ ਢੁਕਵੀਂ ਜਾਣਕਾਰੀ ਦੇਣਾ ਅਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਤਰੀਕੇ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ** ਅਤੇ decongestion charging ਬਾਰੇ ਸਮਝ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ
- **ਕੀਮਤਾਂ ਦੀ ਇਕਸਾਰ ਪਹੁੰਚ** ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕੁਝ ਬ੍ਰਿਜਾਂ ਦੀ ਥਾਂ 'ਤੇ ਸਾਰੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ 'ਤੇ ਟੋਲ ਲਾਉਣਾ

ਇਨ੍ਹਾਂ ਗੱਲਾਂ ਲਈ ਆਮ ਹਿਮਾਇਤ ਮਿਲੀ ਕਿ decongestion charging ਨੂੰ ਜੁਗਰਾਫੀਏ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ (ਜ਼ਿਆਦਾ ਬਿਜ਼ੀ ਥਾਂਵਾਂ ਲਈ ਚਾਰਜ), ਅਤੇ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਘੱਟ ਚੋਣਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਘੱਟ ਚਾਰਜ ਲਾਏ ਜਾਣ।

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਨਾਲ ਲਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਇਹ ਪੁੱਛਿਆ ਗਿਆ ਕਿ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਤੀਜੇ ਉਦੇਸ਼ ਬਾਰੇ ਉਹ ਆਪਣੇ ਵਿਚਾਰ ਦੇਣ ਤਾਂ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਵਾਰ ਵਾਰ ਇੱਕੋ ਜਿਹੇ ਵਿਚਾਰ ਸੁਣੇ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ:

- **ਪਬਲਿਕ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨਾ**, ਇਕੱਲੇ ਡਰਾਈਵਰ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚੋਣਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਵਤੀਰੇ ਬਦਲ ਕੇ
- **ਲੈਂਡ ਯੂਜ਼ ਦੀ ਪਲੈਨਿੰਗ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਜੋੜਣਾ** ਤਾਂ ਜੋ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ ਰਿਹਾਇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਟਾਊਨ ਸੈਂਟਰਾਂ ਅਤੇ ਕੰਮ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਨਾਲ ਜੋੜਿਆ ਜਾ ਸਕੇ
- ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦਾ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ ਉਸਾਰਨ ਲਈ **ਜੁਗਤੀ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਉਣਾ**
- **ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਅਤੇ ਨਵੀਆਂ ਕਾਢਾਂ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨਾ**, ਜਿਸ ਵਿਚ ਰਾਈਡ ਸ਼ੇਰਿੰਗ ਅਤੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਐਪ, ਗੱਡੀਆਂ ਦੇ ਫਲੀਟ ਦਾ ਬਿਜਲੀਕਰਨ ਅਤੇ ਆਪਣੇ ਆਪ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ

- **Decongestion charging** ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਭੇਟਾ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਇਸ ਵਿਚ ਦੁਬਾਰਾ ਖਰਚਣਾ, ਅਤੇ ਤਰਜੀਹੀ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਵੱਲ ਸੇਧਿਤ ਹੋਣ
- ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟਾਂ ਤੋਂ ਨਿੱਗਰ ਫਾਇਦਿਆਂ ਦਾ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਨ ਕਰਨਾ
- Decongestion charging ਦੀ ਸੰਭਾਵੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਵੇਲੇ ਟ੍ਰਾਂਸਲਿੰਕ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਅਤੇ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ

ਅਸੀਂ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: *ਕੀ ਕੋਈ ਹੋਰ ਉਦੇਸ਼ ਵੀ ਹਨ ਜਿਨ੍ਹਾਂ 'ਤੇ ਸਾਨੂੰ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ?*

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਨਾਲ ਆਪਣੀ ਗੱਲਬਾਤ ਤੋਂ ਕਈ ਨਵੇਂ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦਾ ਸੁਝਾਅ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- **ਇਕ ਸਮੁੱਚੀ ਪਹੁੰਚ ਅਪਣਾਉਣਾ** ਜਿਹੜੀ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਲੈਂਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਪਲੈਨਿੰਗ, ਅੰਕੜਿਆਂ ਦੀਆਂ ਇਲਾਕਾਈ ਤਬਦੀਲੀਆਂ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿਚ ਰੱਖਦੀ ਹੋਵੇ
- ਜੀ ਐੱਚ ਜੀ ਊਏਂ ਨੂੰ ਅਤੇ ਇਲਾਕਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿੱਚੋਂ ਸਮੁੱਚੇ ਕਾਰਬਨ ਫੁੱਟਪ੍ਰਿੰਟ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ **ਵਾਤਾਵਰਣ ਦੀ ਜਾਰੀ ਰਹਿਣ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ** ਦੇਣਾ
- ਕਾਰੋਬਾਰਾਂ ਦੇ ਲਾਭ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਅਸਰਾਂ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਟਾਈਮ ਅਤੇ ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਸਟਾਫਿੰਗ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਨੂੰ ਇਕਨੌਮਿਕ ਟਰੇਡ ਗੇਟਵੇਅ ਕਾਇਮ ਰੱਖ ਕੇ **ਆਰਥਿਕ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ** ਬਣਾਉਣਾ

ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: *Decongestion charging ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਕੀ ਹਨ?*

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ, ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਅਤੇ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰੀ ਪੈਨਲ ਤੋਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਪੁੱਛਿਆ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਉਹ ਸੋਚਦੇ ਹਨ ਕਿ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਨੂੰ ਇਨਸਾਫ ਅਤੇ ਨਿਆਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ ਸੁਝਾਵਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- **ਪਹੁੰਚਯੋਗਤਾ:** ਸਫਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰੀਰਕ ਅਤੇ ਮਾਇਕ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਦੀ ਵੰਨਗੀ, ਹੱਲਾਸ਼ੇਰੀਆਂ, ਅਤੇ ਉਪਲਬਧਤਾ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣਾ (ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਗੁੱਠੇ ਲੱਗੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਅਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਲਈ ਜਿਹੜੇ ਸ਼ਹਿਰੀ ਕੇਂਦਰਾਂ ਤੋਂ ਦੂਰ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਰਹਿੰਦੇ ਹਨ)
- **ਸਮੁੱਚੀ ਪਲੈਨਿੰਗ:** ਵੱਖ ਵੱਖ ਪੱਖਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਇਕੋਨਮੀ, ਸਮਾਜਿਕ ਅਸਰ, ਟੈਕਨੋਲੋਜੀ ਵਿਚ ਤਰੱਕੀਆਂ (ਜਿਵੇਂ ਆਪੇ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ), ਰਾਜਨੀਤਕ ਉਦੇਸ਼, ਅਤੇ ਪਾਲਸੀਆਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ ਅਤੇ decongestion charging ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਅਣਚਿੱਤਵੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ
- **ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਅਤੇ ਜਵਾਬਦੇਹੀ:** Decongestion charging ਸਿਸਟਮ ਤੋਂ ਇਕੱਠੇ ਹੋਏ ਪੈਸਿਆਂ ਨੂੰ ਵਰਤਣ ਵਿਚ
- **ਸਰਲਤਾ ਅਤੇ ਕਾਬਲੀਅਤ:** Decongestion charging ਦਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਬਣਾਉਣ, ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧ ਚਲਾਉਣ ਵਿਚ, ਸਮੇਤ ਚਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਫੀਸਾਂ ਇਕੱਠੀਆਂ ਕਰਨ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕਰਨ ਦੇ
- **ਅਨੁਕੂਲਣ ਯੋਗਤਾ ਅਤੇ ਬਦਲਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ:** ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਨਾਲ ਮੇਲਣ ਲਈ decongestion charge ਨੂੰ ਅਡਜਸਟ ਜਾਂ ਤਬਦੀਲ ਕਰਨਾ, ਅਤੇ ਇਲਾਕੇ ਜਾਂ ਸੂਬੇ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦਾ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਵਿਚ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਰਹਿਣਾ
- **ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਗਿਆਨ:** ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰਨ ਲਈ ਕਿ ਹਰ ਕੋਈ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਿਚ ਹਿੱਸਾ ਅਤੇ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਂਦਾ ਰਹਿ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਚੋਣ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਪੈਸੇ ਧੇਲੇ ਦੇ ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਫਾਇਦਿਆਂ ਨੂੰ ਸਮਝਦਾ ਹੈ
- **ਪ੍ਰਾਈਵੇਸੀ ਅਤੇ ਸਕਿਉਰਟੀ:** ਡੈਟੇ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਲਈ

4. ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਅਸੀਂ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਇਹ ਭਾਗ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਵਾਰ ਵਾਰ ਸੁਣੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਕਿਰਪਾ ਕਰਕੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਪੂਰੀ ਰਿਪੋਰਟ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ 'ਤੇ ਦੇਖੋ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ, ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੀ ਵੰਡ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇਸੁਮਾਰੀ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: *ਕਮਿਸ਼ਨ ਦਾ ਹਰ ਉਦੇਸ਼ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕਿੰਨਾ ਕੁ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ?*

ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਕਿਹਾ ਕਿ ਉਹ ਤਿੰਨ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ 1 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਮਹੱਤਤਾ ਦੇ ਮੁਤਾਬਕ ਦਰਜਾ ਦੇਣ ਜਿੱਥੇ 100 ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ। ਇਸ ਤੋਂ, ਅਸੀਂ ਸੁਣਿਆ ਕਿ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਨੂੰ ਮਹੱਤਤਾ ਦਾ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪੱਧਰ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ (78/100), ਇਸ ਦੇ ਨੇੜੇ ਹੀ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਹੈ (76/100), ਅਤੇ ਫਿਰ ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ ਹੈ (65/100)।

ਅਸੀਂ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਕਿਵੇਂ ਕੱਢੇ ਹਨ?

ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਪੁੱਛਿਆ ਕਿ ਉਹ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ, ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬਿਆਨਾਂ ਦੀ ਇਕ ਲੜੀ ਨਾਲ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਆਪਣੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਜਾ ਦੇਣ। ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਕੋਈ ਚੁਣ ਕੇ ਸਵਾਲਾਂ ਦੇ ਜਵਾਬ ਦਿੱਤੇ:

ਬਿਲਕੁਲ ਅਸਹਿਮਤ ਅਸਹਿਮਤ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਸਹਿਮਤ ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਿਮਤ

ਓਵਰਆਲ ਪਾਰਟੀਸੀਪੈਂਟ ਰਿਜ਼ਲਟ ਇੰਡੀਕੇਟਰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨਾ

ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਔਸਤ ਪੱਧਰ ਲੈਣਾ ਇਕ ਫਾਇਦੇਮੰਦ ਸੂਰੂਆਤੀ ਪੋਆਇੰਟ ਹੈ, ਪਰ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵਲੋਂ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਸਹੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਨਹੀਂ ਦੱਸਦਾ। ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਤੀਜਾ (ਓਵਰਆਲ ਪਾਰਟੀਸੀਪੈਂਟ ਰਿਜ਼ਲਟ) ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਦੇ ਵਿਚਾਰਾਂ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਹੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿਉਂਕਿ ਇਹ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਇਕਸੁਰਤਾ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਜੋੜਦਾ ਹੈ:

- ਸਹਿਮਤੀ ਦਾ ਪੱਧਰ ਸਾਰੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਵੋਟਾਂ ਦੀ ਔਸਤ ਨਾਲ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਹਰ ਵੋਟ ਨੂੰ 1 ਅਤੇ 100 ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਵੈਲੂ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ (ਬਿਲਕੁਲ ਅਸਹਿਮਤ =0, ਅਸਹਿਮਤ=25, ਪਤਾ ਨਹੀਂ =50, ਸਹਿਮਤ=75, ਬਿਲਕੁਲ ਸਹਿਮਤ=100)।
- ਇਕਸੁਰਤਾ ਦਾ ਪੱਧਰ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੇ ਪਸਾਰ ਨਾਲ ਗਿਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਦੂਜੇ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਵਿਚਾਲੇ ਇਕਸੁਰਤਾ (ਜਾਂ ਵੰਡ) ਦੇ ਪੱਧਰ ਦਾ ਅਕਸ ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ।

ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਉੱਚੇ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨੰਬਰ ਮੁਤਾਬਕ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਹਨ:

ਦਰਜਾ	ਨਤੀਜਾ	ਵਰਣਨ
ਉੱਚਾ	75% ਤੋਂ 100%	ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹਿਮਾਇਤ: ਤਕੜੀ ਸਹਿਮਤੀ ਅਤੇ ਤਕੜੀ ਇਕਸੁਰਤਾ
ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ	55% ਤੋਂ 75%	
ਦਰਮਿਆਨਾ	45% ਤੋਂ 55%	ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ: ਘੱਟ ਸਹਿਮਤੀ ਅਤੇ ਘੱਟ ਇਕਸੁਰਤਾ
ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ	20% ਤੋਂ 45%	
ਘੱਟ	0% ਤੋਂ 20%	

ਨੋਟ: ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਤੀਜਾ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀ ਪੂਰੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਇਹ ਪਬਲਿਕ ਦੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਮੈਂਬਰਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਦੀ ਚੋਣ ਕੀਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਵਿਚ ਆਪਣੀ ਪਛਾਣ ਕਰਵਾਈ ਸੀ ਅਤੇ ਨਤੀਜੇ ਵੈਨਕੂਵਰ ਆਧਾਰਿਤ, ਜ਼ਿਆਦਾ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਰਦਾਂ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਤੋਂ ਸਨ।

ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਕਿੱਥੇ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਅਸਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?

ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਹ ਕਿਹਾ ਗਿਆ ਕਿ ਉਹ ਖੋਜ ਤੋਂ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਈਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ 8 ਥਾਂਵਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਨ। ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ, ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੇ ਆਪਣੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਜਾ ਦਿੱਤਾ ਕਿ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਖਿਆਲ ਮੁਤਾਬਕ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀ ਹਰ ਥਾਂ ਕਿੰਨੀ ਕੁ ਮਾੜੀ ਸੀ। ਪਛਾਣੀਆਂ ਗਈਆਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੀਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਬਾਰੇ ਆਮ ਸਹਿਮਤੀ ਸੀ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਹੁੰਦੀ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਹੇਠਾਂ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਨਾਲ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ:

ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਕਿੱਥੇ ਅਤੇ ਕਦੋਂ ਅਸਰ ਕਰਦਾ ਹੈ?	ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਤੀਜਾ
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਰੱਸ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਇਲਾਕੇ ਦੇ ਹਾਈਵੇਅਜ਼ 'ਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਹਾਈਵੇਅ 1 ਅਤੇ ਹਾਈਵੇਅ 91)।	ਉੱਚਾ (83%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਡਾਊਨਟਾਊਨ ਵੈਨਕੂਵਰ ਨੂੰ ਜਾਣ, ਉਧਰੋਂ ਆਉਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਉੱਚਾ (80%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਨੌਰਥ ਸ਼ੋਅਰ ਨੂੰ ਜਾਣ, ਉਧਰੋਂ ਆਉਣ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਉੱਚਾ (80%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਫਰੇਜ਼ਰ ਰਿਵਰ ਨੂੰ ਕਰੌਸ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੁਆਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਉੱਚਾ (76%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਰਿਚਮੰਡ, ਏਅਰਪੋਰਟ ਅਤੇ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚਕਾਰ ਬ੍ਰਿਜਾਂ 'ਤੇ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ (73%)

ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਵੈਨਕੂਵਰ ਅਤੇ ਬਰਨਬੀ ਦੇ ਵੱਡੇ ਬੱਸ ਰੂਟਾਂ 'ਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ (72%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੈਂਟਰਾਂ ਨੂੰ ਜਾਣ, ਉਧਰੋਂ ਆਉਣ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਦੁਆਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ (ਵੈਨਕੂਵਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ)।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ (71%)
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਕੁਕਿਟਲਮ, ਪੋਰਟ ਕੁਕਿਟਲਮ, ਅਤੇ ਪੋਰਟ ਮੂਡੀ ਨੂੰ ਜਾਣ ਅਤੇ ਉਧਰੋਂ ਆਉਣ ਵੇਲੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ (64%)

ਔਨਲਾਈਨ ਸਵਾਲ, “ਕੀ ਅਸੀਂ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਕੋਈ ਸਥਾਨ ਖੁੰਝ ਗਏ ਹਾਂ ਜਿਹੜੇ ਤੁਹਾਡੇ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾ ਰਹੇ ਹਨ?” ਦੇ ਜਵਾਬ ਵਿਚ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੂੰ 1,173 ਜਵਾਬ ਮਿਲੇ ਜੋ ਕਿ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਅੱਠ ਸਥਾਨਾਂ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸਥਾਨਾਂ ਦੇ ਵਿਚ ਵਿਚ ਆਏ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਮੁਢਲੀ ਖੋਜ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ ਅਤੇ ਜਿਹੜੇ ਸਥਾਨ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਦੱਸੇ ਗਏ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ **ਮੈਸੀ ਟਨਲ** (ਫਰੇਜ਼ਰ ਰਿਵਰ ਦੀ ਕਰੋਸਿੰਗ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ), **ਕੋਕਿਟਲਮ ਅਤੇ ਨਿਊ ਵੈੱਸਟਮਿਨਸਟਰ ਏਰੀਏ** ਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਬਰੂਨੈਟ ਹਾਈਵੇਅ 1 ਇੰਟਰਚੇਂਜ ਅਤੇ **ਨੌਰਥ ਸ਼ੋਅਰ ਦੇ ਬ੍ਰਿਜ** ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿਚ ਕਈ ਆਮ ਔਨਲਾਈਨ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਵੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਾਰਗਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਵਰਤਣ ਲਈ ਟਰੈਫਿਕ ਦਾ ਰੁਖ ਮੋੜਨ (ਜਿਸ ਵਿਚ ਸਾਈਕਲਾਂ ਲਈ ਲੇਨਾਂ ਬਨਾਨ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਹਿਮਾਇਤ ਅਤੇ ਵਿਰੋਧ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ), ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਲਈ ਹਿਮਾਇਤ, ਟਰੈਫਿਕ ਲਾਈਟਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਡਾਇਰੈਕਸ਼ਨਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸੁਝਾਅ, ਅਤੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਮੌਜੂਦਾ ਵਰਤੋਂ ਦੇ ਚਾਰਜਾਂ ਦੇ ਉੱਪਰ ਹੋਰ ਖਰਚਾ ਜਾਂ ਟੈਕਸ ਲਾਉਣ ਦੇ ਖਿਆਲ 'ਤੇ ਨਾਖੁਸ਼ੀ ਦਾ ਪ੍ਰਗਟਾਵਾ ਸ਼ਾਮਲ ਸੀ।

ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?

ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ decongestion charging ਦੀਆਂ ਕਈ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਹੁੰਚਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਦੇ ਬਿਆਨ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਰੱਖੇ ਅਤੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਪੁੱਛਿਆ ਕਿ ਉਹ ਇਨਸਾਫ ਦੀ ਆਪਣੀ ਸਮਝ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਆਪਣੀ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦਰਜਾ ਦੇਣ। ਅਗਲਾ ਖਾਨਾ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਦੱਸਦਾ ਹੈ:

ਇਨਸਾਫ ਦਾ ਤੁਹਾਡੇ ਲਈ ਕੀ ਮਤਲਬ ਹੈ?	ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਤੀਜਾ
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਖਰਚਾ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਘੱਟ ਹਨ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 58%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 40%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਡਾਊਨਟਾਊਨ ਦੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਡਰਾਈਵ ਕਰਕੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ ਡਰਾਈਵ ਕਰਕੇ ਆਉਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 35%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਏਰੀਏ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 35%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਦਿਨ ਦੇ ਬਿਜ਼ੀ ਸਮੇਂ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 34%
ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿੰਨੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 32%

- ਬਿਆਨ ‘ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦਾ ਖਰਚਾ ਘੱਟ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਘੱਟ ਹਨ’ ਨੂੰ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿਚ ਇਨਸਾਫ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨਤੀਜਾ ਮਿਲਿਆ। ਇਸ ਬਿਆਨ ਨੂੰ ਦੂਜੇ ਬਿਆਨਾਂ ਨਾਲੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਵੱਖਰੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਸ਼ਬਦਾਂ ਵਿਚ ਦੱਸਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਹੋ ਸਕਦਾ ਇਸ ਦਾ ਅਰਥ ਵੱਖਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਕੱਢਿਆ ਗਿਆ ਹੋਵੇ
- ਬਿਆਨ ‘ਮੇਰੇ ਖਿਆਲ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਿੰਨੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ’ ਨੂੰ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿਚ ਇਨਸਾਫ ਬਾਰੇ ਸਾਰੇ ਬਿਆਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਨਤੀਜਾ ਮਿਲਿਆ

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੀ ਸੁਣਿਆ

ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: Decongestion charging ਨਾਲ ਮਿਲਣ ਵਾਲੇ ਪੈਸਿਆਂ ਨੂੰ ਅਸੀਂ ਕਿਵੇਂ ਵਰਤ ਸਕਦੇ ਹਾਂ?

ਕਿਉਂਕਿ decongestion charging ਆਮਦਨ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਰਾਹੀਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਛੇ ਏਰੀਏ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੇ ਤਾਂ ਜੋ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਰਾਇ ਲਈ ਜਾ ਸਕੇ ਕਿ ਇਲਾਕਾ ਕਿੱਥੇ ਪੈਸੇ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਨਵੈਸਟ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਹੇਠਾਂ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਦੇਖੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ:

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਲਈ ਤੁਹਾਡੀਆਂ ਤਰਜੀਹਾਂ ਕੀ ਹਨ?	ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦਾ ਸਮੁੱਚਾ ਨਤੀਜਾ
ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਉੱਚਾ 85%
ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੇ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ ਕਿਰਾਏ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 71%
ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 68%
ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦਾ ਦੂਸ਼ਣ (ਧੂਆਂ) ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਉੱਚਾ 56%
ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਖਰਚੇ ਘਟਾਉਣਾ (ਜਿਵੇਂ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸਾਂ, ਤੇਲ ਟੈਕਸ) ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 44%
ਤੁਰਨ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਚੋਣਾਂ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ।	ਦਰਮਿਆਨਾ ਘੱਟ 44%

- ਬਿਆਨ ‘ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ’ ਨੂੰ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਸਾਰੇ ਸਵਾਲਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਪਰ ਨਤੀਜਾ ਮਿਲਿਆ। ਇਹ ਪੜਾ 1 ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਤੋਂ ਇਕ ਆਮ ਖਿਆਲ ਹੈ
- ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਵੋਟਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ ’ਤੇ ਬਿਆਨ ‘ਤੁਰਨ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਚੋਣਾਂ ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ’ ਅਤੇ ‘ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਖਰਚੇ ਘਟਾਉਣਾ (ਜਿਵੇਂ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਫੀਸਾਂ, ਤੇਲ ਟੈਕਸ) ਤਰਜੀਹ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ’ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਸੀ (ਜਿਵੇਂ ਸਹਿਮਤੀ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ ਪੱਧਰਾਂ ’ਤੇ ਸੀ), ਅਤੇ ਇਸ ਕਰਕੇ ਇਹ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨਤੀਜੇ ਵਿਚ ਸਭ ਤੋਂ ਥੱਲੇ ਸੀ

ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਨਤੀਜੇ: ਕੀ ਅਸੀਂ ਕੋਈ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਤੋਂ ਖੁੱਭ ਗਏ ਹਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ *decongestion charging* ਨਾਲ ਇਕੱਠੇ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਪੈਸੇ ਖਰਚੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹੋਣ?

ਉੱਪਰ ਦੱਸੇ ਗਏ ਤਰਜੀਹੀ ਖੇਤਰਾਂ ’ਤੇ ਵੋਟਾਂ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਹੋਰ ਤਰਜੀਹਾਂ ਦੇ ਸੁਝਾਅ ਵੀ ਮੰਗੇ। ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ’ਤੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲੇ 821 ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਤੋਂ ਕਈ ਹੋਰ ਮੁੱਖ ਖਿਆਲ ਵੀ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਆਏ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- **ਪਬਲਿਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ:** ਉਪਰਲੇ ਖਾਨੇ ਵਿਚ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਵੋਟਾਂ ਦੀ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਤਕਰੀਬਨ 25% ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ, ਤੁਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਅਤੇ ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਨ
- **ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ:** ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੀਆਂ ਟਿੱਪਣੀਆਂ ਨੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਵਸੀਨਕਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ’ਤੇ ਜ਼ੋਰ ਦਿੱਤਾ ਜਿਹੜੇ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨਹੀਂ ਕਰ ਸਕਦੇ ਜਾਂ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ’ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹਨ
- **Decongestion charging ਤੋਂ ਆਉਣ ਵਾਲੀ ਆਮਦਨ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੁਬਾਰਾ ਲਾਉਣਾ**
- **ਸਾਈਕਲ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲਿਆਂ ਲਈ ਇਨਫਰਾਸਟਰਕਚਰ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਵੱਖੋ ਵੱਖਰੇ ਵਿਚਾਰ**
- ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਟੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਹੱਬਜ਼ ਦੇ ਨੇੜੇ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਵਿਚ ਵਾਧਾ ਕਰਨਾ

5. ਅਗਲੇ ਕਦਮ: ਅਸੀਂ ਕੀ ਅਧਿਐਨ ਕਰਾਂਗੇ

ਖੋਜ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਵਜੋਂ, *It's Time* ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ *decongestion charging* ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਢੁਕਵੇਂ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਪੜਚੋਲ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਤੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ।

ਇਹ ਅਧਿਐਨ ਕਰਕੇ ਕਿ ਅਸੀਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੀ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਕੀ ਅਦਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਦੁਨੀਆ ਦੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਟੂਲਜ਼ ਜਾਂ ਅਧਿਐਨਾਂ ਦੀ ਘੋਖ ਕਰਕੇ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਦਸ ਸੰਭਵ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਲਿਸਟ ਸਾਮ੍ਹਣੇ ਲਿਆਈ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਪੂਰਾ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ: ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣਾ, ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਣਾ, ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨਾ।

ਟੀਮ ਦੀ ਖੋਜ ਦਾ ਅਗਲਾ ਪੜਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਬਾਰੇ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ, ਜਿੱਥੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਇਹ ਬਿਹਤਰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਕੰਮ ਕਰੇਗੀ ਕਿ ਜੇ ਅਸੀਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਨੂੰ ਵੱਖ ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਵਰਤੀਏ ਤਾਂ ਕੀ ਵਾਪਰ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਵਿਚ ਇਹ ਪਹੁੰਚਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਕਿ ਕਿੱਥੇ, ਕਦੋਂ, ਅਤੇ ਕਿਵੇਂ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲ ਵਰਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਵੱਖ ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਸਰਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਰੀਜਨਲ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਮਾਡਲ (ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਦਾ ਕੰਪਿਊਟਰ ਮਾਡਲ) ਦੀ ਅਤੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕਰਨ ਦੇ ਕਈ ਹੋਰ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰੇਗੀ।

ਇਹ ਮਾਡਲ ਅਤੇ ਤਰੀਕੇ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਪਰਖਣ ਲਈ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਵੱਖ ਵੱਖ ਪਹੁੰਚਾਂ ਨੂੰ ਟੈਸਟ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਅਡਜਸਟਮੈਂਟਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫੀ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਉਪਰਾਲੇ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ। ਇਸ ਕਾਰਨ ਕਰਕੇ, ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਸੰਭਵ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ ਜਿਹੜੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਸਟੱਡੀ ਲਈ ਸਭ ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਚਾਨਣ ਪਾਉਣ ਵਾਲੇ ਹੋਣਗੇ।

ਅਜਿਹਾ ਕਰਨ ਲਈ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਟੀਮ ਨੇ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਅਧਿਐਨ ਲਈ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦਾ ਘਟਾ ਕੇ ਛੋਟਾ ਸੈੱਟ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਮੁਢਲੀ ਪੜਚੋਲ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਭਾਗ ਇਸ “ਕੋਰਸ-ਲੈਵਲ” ਦੀ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਦੱਸਦਾ ਹੈ। ਕੋਰਸ-ਲੈਵਲ ਦੀ ਪੂਰੀ ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ *It's Time* ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ’ਤੇ ਪੜਾ 1 ਬਾਰੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੀ ਪੂਰੀ ਅਪਡੇਟ ’ਤੇ ਦੇਖੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਸੰਭਵ ਪਾਲਸੀ ਪਹੁੰਚਾਂ

ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀ ਲਿਸਟ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਕੋਲ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਹੱਲ ਹੋਣ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ। ਇਨ੍ਹਾਂ ਟੂਲਜ਼ ਨੂੰ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ, ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੀਆਂ ਧਿਰਾਂ ਅਤੇ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਅੱਗੇ ਹੋਣ ਵਾਲੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦਾ ਫੋਕਸ ਹੋਵੇਗਾ:

- ਪੋਆਇੰਟ ਚਾਰਜਾਂ ਦਾ ਇਕ ਸਿਸਟਮ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਕੀਤੇ ਹੋਏ ਪੋਆਇੰਟ ਜਾਂ ਸਥਾਨ ਤੋਂ ਲੰਘਣਗੀਆਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੜਕ, ਬ੍ਰਿਜ, ਜਾਂ ਟਨਲ ਦਾ ਕੋਈ ਬਿਜ਼ੀ ਹਿੱਸਾ
- ਬੈਰੀਅਰ (ਕੌਰਡਨ) ਚਾਰਜ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ ਜਦੋਂ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿਸੇ ਨਿਸ਼ਚਤ ਕੀਤੀ ਹੋਈ ਥਾਂ ਵਿਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣਗੀਆਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਉਸ ਥਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰ ਨਿਕਲਣਗੀਆਂ
- ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨ ਮੁਤਾਬਕ ਫਾਸਲੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਚਾਰਜ (ਜਿਵੇਂ ਕੁਝ ਸਥਾਨ ਅਤੇ ਸਮਿਆਂ ਦੇ ਦਿਨ ਦੇ ਬਿਜ਼ੀ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ \$/ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚਾਰਜ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ)

ਇਸ ਦੇ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪੇਡ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਚਾਰਜਾਂ (ਪਾਰਕਿੰਗ ਸੇਲਜ਼ ਟੈਕਸ ਰਾਹੀਂ) ਅਤੇ ਪਬਲਿਕ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਚਾਰਜਾਂ ਦਾ ਉਪਰਲੀਆਂ ਪਹੁੰਚਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਸਹਾਇਕ ਟੂਲ ਵਜੋਂ ਅਧਿਐਨ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ। ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੇ ਚਾਰਜ ਇਕ ਅਲੱਗ ਪਰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਇਕ ਵਿਆਪਕ ਹੱਲ ਹੈ, ਅਤੇ ਇਨਸਾਫ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸੌਖ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਤੋਂ ਵੱਖਰੀ ਉਮੀਦ ਰੱਖੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ। ਇਲਾਕੇ ਕੋਲ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਪੇਡ ਪਾਰਕਿੰਗ ਅਤੇ ਪਬਲਿਕ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦਾ ਮੌਜੂਦ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਵਜੋਂ ਕਿਉਂਕਿ ਦਹਾਕਿਆਂ ਦਾ ਤਜਰਬਾ ਹੈ, ਇਸ ਕਰਕੇ ਸਟੱਡੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਹੋਰ ਪਹੁੰਚਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕਰੇਗੀ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨਾਲ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਏ ਜਾਣ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ।

ਬੈਰੀਅਰ (ਕੌਰਡਨ) ਚਾਰਜਾਂ ਦੇ ਫਰਕ ਵਜੋਂ, ਏਰੀਆ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਏਰੀਆ ਲਾਇਸੈਂਸਿੰਗ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਏਰੀਏ ਵਿਚ ਸਾਰੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਫੀਸ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਨਾ ਕਿ ਸਿਰਫ ਕੌਰਡਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵੇਲੇ।

ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਨੇ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਅੱਗੇ ਦਿੱਤੀ ਲਿਸਟ ਦੀ ਵੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਜਿਸ ਦੀ ਕਿਸੇ ਪੋਰਟਫੋਲੀਓ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਲਈ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਹੱਲ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਜੋਂ ਤੁੱਕ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਬਾਅਦ ਦੇ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

- ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੇ ਚਾਰਜ (ਲਾਜ਼ਮੀ), ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸੜਕ ਦੀ ਕਿਸੇ ਵੀ ਲੇਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਲਈ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ
- ਦੂਰੀ-ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ (ਜਿਵੇਂ ਚੱਲੇ ਕਿਲੋਮੀਟਰਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ 'ਤੇ ਉੱਕੀ-ਪੁੱਕੀ ਫੀਸ)
- ਵਹੀਕਲ ਲੈਵੀ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਵਹੀਕਲ ਰਜਿਸਟਰੇਸ਼ਨ ਫੀਸ ਦੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੀ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਰਜਿਸਟਰ ਸਾਰੀਆਂ ਗੱਡੀਆਂ 'ਤੇ ਇਕ ਸਲਾਨਾ ਉੱਕੀ-ਪੁੱਕੀ ਫੀਸ ਲਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੇਗਾ

ਲਾਂਘਿਆਂ ਦੇ ਲਾਜ਼ਮੀ ਚਾਰਜਾਂ ਨਾਲ ਇਕ ਸਥਾਨ 'ਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਣ ਦੀ ਜ਼ਿਆਦਾ ਸੰਭਾਵਨਾ ਹੈ, ਪਰ ਟਰੈਫਿਕ ਹੋਰ ਪਾਸੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਰੋਕਥਾਮ ਕਰਨ ਲਈ ਇਹ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਆਪਕ ਸਿਸਟਮ ਦਾ ਇਕ ਹਿੱਸਾ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ। ਦੂਰੀ-ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਵਹੀਕਲ ਲੈਵੀਆਂ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਉੱਪਰ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਹੋਰ ਟੂਲਜ਼ ਨਾਲੋਂ ਘੱਟ ਅਸਰਦਾਰ ਹਨ, ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਅਜੇ ਵੀ ਕੁਝ ਫਾਇਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਇਲਾਕਾਈ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਮਦਦ ਲਈ ਪੈਸੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨ ਦੇ ਅਸਰਦਾਰ ਤਰੀਕੇ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਹੋਰ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼

ਇਵੈਲੂਏਸ਼ਨ ਦਾ ਨਤੀਜਾ ਪਾਲਸੀ ਟੂਲਜ਼ ਦੀ ਇਕ ਪਾਸੇ ਰੱਖੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀ ਇਕ ਹੋਰ ਲਿਸਟ ਵਿਚ ਵੀ ਨਿਕਲਿਆ, ਇਹ ਕਿਉਂਕਿ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਘੱਟ ਅਸਰਦਾਰ ਹਨ - ਜੋ ਕਿ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦਾ ਇਕ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ ਹੈ:

- ਅਲੱਗ ਪੋਆਇੰਟਾਂ ਦੇ ਚਾਰਜ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਗੱਡੀਆਂ ਨੂੰ ਉਦੋਂ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਦੋਂ ਉਹ **ਚੁਣੀਆਂ ਹੋਈਆਂ ਥਾਂਵਾਂ ਵਿਚ ਦੀ ਲੰਘਦੇ ਹਨ** (ਜਿਵੇਂ ਬ੍ਰਿਜ ਟੋਲ)
- **ਕੋਰੀਡੋਰ ਚਾਰਜ (ਮਰਜ਼ੀ 'ਤੇ)**, ਜਿਹੜੇ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਕਿਸੇ ਖਾਸ ਸੜਕ (ਜਿਵੇਂ ਐੱਚ ਓ ਟੀ ਲੇਨਾਂ) 'ਤੇ ਸਿੱਧੀ ਗਈ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਲੇਨ ਵਰਤਣ ਲਈ ਪੈਸੇ ਦੇਣ ਦੀ ਚੋਣ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ
- **ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਦੂਰੀ-ਆਧਾਰਿਤ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ**, ਜਿਸ ਵਿਚ ਕਾਰ ਦੀ ਇਨਸ਼ੋਰੈਂਸ ਦੇ ਚਾਰਜਾਂ ਨੂੰ ਉੱਕੇ-ਪੁੱਕੇ ਸਲਾਨਾ ਤੋਂ ਬਦਲ ਕੇ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੇ ਹਿਸਾਬ 'ਤੇ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਭਾਵੇਂ ਕਿ ਇਹ ਇਕ ਮੁਢਲਾ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਸ ਉੱਪਰ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਮੁਤਾਬਕ ਦੂਰੀ-ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ)
- **ਪਾਰਕਿੰਗ ਲੈਵੀਆਂ**, ਜਿਸ ਵਿਚ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸਹੂਲਤਾਂ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਗੈਰ-ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਯੂਨਿਟਾਂ 'ਤੇ ਇਕ ਫੀਸ ਚਾਰਜ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਪਾਰਕਿੰਗ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਆਫਿਸ ਬਿਲਡਿੰਗਾਂ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਰੀਟੇਲ ਸਟੋਰ ਪਾਰਕਿੰਗ ਲੌਟਾਂ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ)



ਜਾਣਕਾਰੀ ਲੈਂਦੇ ਰਹੋ

ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪਹਿਲੇ ਪੜਾ ਨੇ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ decongestion charging ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਲਈ ਇਕ ਮਜ਼ਬੂਤ ਨੀਂਹ ਰੱਖੀ। ਅਸੀਂ ਨੇੜ ਭਵਿੱਖ ਵਿਚ ਹੋਰ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਹਿੱਸਾ ਲੈਣ ਦੇ ਹੋਰ ਮੌਕਿਆਂ ਨਾਲ ਵਾਪਸ ਆਵਾਂਗੇ।

ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਰਿਹਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ:

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਅਪਡੇਟਸ ਲਈ ਸਾਈਨ ਅੱਪ ਕਰੋ:	itstimemv.ca
ਸਾਨੂੰ ਟਵਿੱਟਰ 'ਤੇ ਫੌਲੋ ਕਰੋ:	@itstimemv
ਫੇਸਬੁੱਕ 'ਤੇ ਗੱਲਬਾਤ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋਵੋ	<i>It's Time</i> , Metro Vancouver