



# ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ MOBILITY PRICING ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣਾ: ਅਸੀਂ ਹੁਣ ਤੱਕ ਕੀ ਜਾਣਿਆ ਹੈ

ਸਾਡੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਅਤੇ ਇਕ ਅਸਰਦਾਰ, ਦੂਰ ਅੰਦੇਸ਼ੀ,  
ਅਤੇ ਵਾਜਬ Mobility Pricing ਪਾਲਸੀ ਲਈ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ

ਤਿਆਰ ਕਰਤਾ: Mobility Pricing ਬਾਰੇ ਆਜ਼ਾਦ ਕਮਿਸ਼ਨ

ਇਹ ਸੰਖੇਪ ਉਹ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸਾਂਝੀ ਕਰਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜੀ ਅਸੀਂ ਇਲਾਕੇ ਲਈ ਇਕ ਅਸਰਦਾਰ, ਦੂਰ ਅੰਦੇਸ਼ੀ, ਅਤੇ ਵਾਜਬ Mobility Pricing ਪਾਲਸੀ ਲਈ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨ ਲਈ ਇਸ 10 ਮਹੀਨੇ ਦੇ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਸਿੱਖਿਆ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਦੀ ਕੌਂਸਲ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਲਿੰਕ ਬੋਰਡ ਨੇ Mobility Pricing Independent Commission ('ਕਮਿਸ਼ਨ') ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਇਹ ਸਟੱਡੀ ਕਰਨ ਲਈ ਕੀਤੀ ਕਿ ਕਿਵੇਂ (ਨਾ ਕਿ ਜੇ) mobility pricing ਦਾ ਸਿਸਟਮ, ਸਮੇਤ decongestion charge ਦੇ, ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ:



ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ



ਇਨਸਾਫ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦਿੰਦਾ ਹੈ



ਪੂੰਜੀ-ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਦਾ ਹੈ

ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰਿਆਂ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਨੇ ਸਾਡੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਭੀੜ ਭੜੱਕੇ ਲਈ ਚਾਰਜ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਵਾਲੇ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਬਾਰੇ ਫਿਕਰ, ਹਿਮਾਇਤ ਅਤੇ ਸਵਾਲ ਸਾਂਝੇ ਕੀਤੇ।

## ਹਿੱਸਾ 1. ਅਸੀਂ ਕਿੱਥੇ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤਾ



**ਵਾਧਾ ਇਕ ਮੌਕਾ ਹੈ - ਅਤੇ ਇਲਾਕੇ ਨੂੰ ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਹਰ ਇਕ ਨੂੰ ਫਾਇਦਾ ਹੋਵੇ।**

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਧ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਅਤੇ ਸਾਲ 2040 ਤੱਕ ਹੋਰ ਇਕ ਮਿਲੀਅਨ ਲੋਕ ਇੱਥੇ ਰਹਿ ਰਹੇ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਵਾਧੇ ਨੂੰ ਥਾਂ ਦੇਣ ਲਈ ਸਾਨੂੰ ਸਾਰਿਆਂ ਲਈ ਇਕ ਕਾਰਗਰ, ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ, ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣ ਯੋਗ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਬੱਚੇ, ਬਜ਼ੁਰਗ, ਅਤੇ ਅਪਾਹਜਤਾਵਾਂ ਵਾਲੇ ਲੋਕ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ। ਸਾਨੂੰ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਚੀਜ਼ਾਂ ਦੀ ਢੇਰ ਢੇਰ ਢੁਆਈ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੈ।

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੀਆਂ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਲਈ ਇਲਾਕਾਈ ਜੁਗਤਾਂ ਨੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਅਤੇ ਸੰਘਣੇ ਅੰਚ-ਗੁਆਂਢ ਦੀ ਲਗਾਤਾਰ ਡਿਵੈਲਪਮੈਂਟ ਲਈ ਇਕ ਪਲੈਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੀ ਹੈ ਜਿਹੜੇ ਤੁਰਨਯੋਗ ਅਤੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਨਾਲ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਹੋਣਗੇ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਮੰਗ ਕੰਟਰੋਲ ਹੋਣ ਹੋਵੇਗੀ। ਅਗਲੇ ਦਸ ਸਾਲਾਂ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿਚ 30 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਵਾਧਾ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

**ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਕੋਈ ਵਾਧੇ ਤੋਂ ਫਾਇਦਾ ਨਹੀਂ ਲੈ ਸਕਦਾ।**

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਅਸੀਂ ਸਾਰੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਅਸਰ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਨਾ ਸਿਰਫ ਸਾਡੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਰਬਾਦੀ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਇਹ ਸਾਡੀ ਸਿਹਤ ਅਤੇ ਸੇਫਟੀ 'ਤੇ ਵੀ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦੀ ਹੈ - ਗੱਡੀਆਂ ਦੀਆਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੀਆਂ ਟੱਕਰਾਂ ਬਾਰੇ ਸੋਚੋ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਹਰ ਰੋਜ਼ ਸੁਣਦੇ ਹਾਂ। ਇਹ ਸਾਨੂੰ ਕੋਈ ਅਜਿਹੀ ਜੌਬ ਲੈਣ ਤੋਂ ਰੋਕ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇ ਉੱਥੇ ਜਾਣ ਦਾ ਸਫਰ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੰਬਾ ਜਾਂ ਨਾ-ਅਨੁਮਾਨਯੋਗ ਮਹਿਸੂਸ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਸਾਡੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀ ਇਕੋਨਮੀ 'ਤੇ ਵੀ ਨਾਂਹਪੱਖੀ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਹੜਾ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ ਦੀਆਂ ਸਾਡੀਆਂ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਵਿਚ ਹਿੱਸਾ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ। ਸਤੰਬਰ 2017 ਵਿਚ, ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ, ਇਪਸੋਸ ਰੀਡ ਨੇ ਇਕ ਸਰਵੇ ਕੀਤਾ ਸੀ ਅਤੇ ਇਸ ਨੇ ਦਿਖਾਇਆ ਸੀ ਕਿ ਲੋਕ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਬਾਰੇ ਕਿਵੇਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕਰਦੇ ਹਨ...



**89%**

ਜ਼ਿਆਦਾ ਰੱਜ ਕਰਕੇ ਟਰੈਫਿਕ ਵਿਚ ਦੇਰੀਆਂ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹਨ।



**80%**

ਸਫਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਅਨੁਮਾਨ ਨਾ ਲਾ ਸਕਣ ਤੋਂ ਪਰੇਸ਼ਾਨ ਹਨ।



**81%**

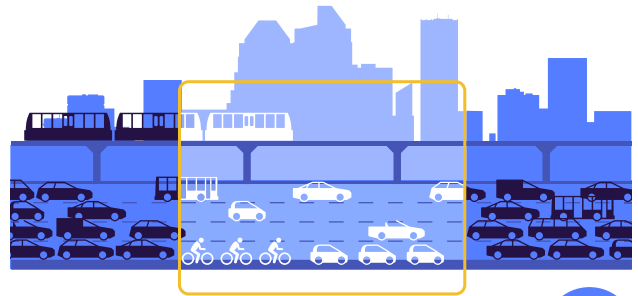
ਦਾ ਕਹਿਣਾ ਹੈ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਦੇਰੀਆਂ ਨੇ ਹਰ ਹਫਤੇ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ।

**ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਬਦਲ ਰਹੀ ਹੈ।**

ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਦੇ ਨਵੇਂ ਰੂਪ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਈਡ-ਹੋਲਿੰਗ ਅਤੇ ਕਾਰ ਸ਼ੇਅਰਿੰਗ ਦੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ, ਅਤੇ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਅਤੇ ਆਟੋਮੋਟਿਡ ਗੱਡੀਆਂ ਇਧਰ ਉਧਰ ਜਾਣ ਦੇ ਨਵੇਂ ਅਤੇ ਸਸਤੇ ਤਰੀਕੇ ਲੈ ਕੇ ਆਉਣਗੀਆਂ। ਮੋਬਿਲਟੀ ਸੈਕਟਰ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਬਦਲਣ ਨਾਲ, ਉਹ ਤਰੀਕਾ ਵੀ ਬਦਲ ਜਾਵੇਗਾ ਜਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀ ਚੱਲਣਸ਼ੀਲਤਾ (ਮੋਬਿਲਟੀ) ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਕਰਦੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਪੱਕਾ ਹੋਵੇ ਕਿ ਹਰ ਇਕ ਲਈ ਉਚਿਤ ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣ ਯੋਗ ਨਤੀਜੇ ਵੀ ਇਸ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਬਦਲਣ।

## Mobility pricing ਕੀ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਡੇ ਇਲਾਕੇ ਦੀਆਂ ਟਰੈਫਿਕ ਮੁਸੀਬਤਾਂ ਵਿਚ ਕਿਵੇਂ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ?

ਸਾਡੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ, ਅਸੀਂ ਇਧਰ ਉਧਰ ਜਾਣ ਲਈ ਸਾਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਖਰਚਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ: ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੇ ਕਿਰਾਏ, ਪਾਰਕਿੰਗ ਚਾਰਜ, ਇਨਸ਼ੂਰੈਂਸ, ਤੋਲ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਅਤੇ ਟੈਕਸੀਆਂ, ਅਤੇ ਬਾਈਕ ਅਤੇ ਕਾਰ ਸ਼ੇਅਰ ਵਰਗੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਲਈ ਖਰਚੇ। Mobility pricing ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਇਧਰ ਉਧਰ ਜਾਣ ਲਈ ਖਰਚਾ ਦੇਣ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਹਰ ਇਕ ਲਈ ਇਧਰ ਉਧਰ ਜਾਣ ਨੂੰ ਸੌਖਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਖਰਚਾ ਦੇਣਾ ਵੀ। ਅਜਿਹਾ ਖਰਚੇ ਦੇ ਸਿਗਨਲਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਅਜਿਹੇ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕਰਕੇ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰ ਸਕੇ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਵੱਖ ਵੱਖ ਰੂਪਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਵੇ। ਜੇ ਸਹੀ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਤਾਂ ਇਹ ਨਿਆਂਕਾਰੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਹ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਲਈ ਪੈਸੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।



ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਲਈ ਚਾਰਜ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਚਾਰਜ ਵੀ ਆਖਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, mobility pricing ਦਾ ਇਕ ਢੰਗ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਸੜਕ 'ਤੇ ਥਾਂ ਲਈ ਮੰਗ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਹਰ ਸੜਕ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਦੀ ਇਕ ਹੱਦ ਹੈ। ਇਕ ਸੜਕ ਜਿਹੜੀ ਘੰਟੇ ਵਿਚ 1,500 ਕਾਰਾਂ ਲਿਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਉਦੋਂ ਬਿਹਤਰ ਕੰਮ ਕਰੇਗੀ ਜਦੋਂ ਇਸ ਨੂੰ 1,400 ਕਾਰਾਂ ਵਰਤ ਰਹੀਆਂ ਹੋਣਗੀਆਂ। ਪਰ ਜਦੋਂ ਇਹ ਗਿਣਤੀ 1,600 ਕਾਰਾਂ ਹੋ ਜਾਂਦੀ ਹੈ ਤਾਂ ਟਰੈਫਿਕ ਬਹੁਤ ਹੌਲੀ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਸਿਰਫ ਉਨ੍ਹਾਂ 200 ਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਹੀ ਅਸਰ ਨਹੀਂ ਪਾਉਂਦਾ ਜਿਹੜੀਆਂ ਹੁਣੇ ਹੁਣੇ ਆਈਆਂ ਹਨ, ਇਹ ਹਰ ਇਕ 'ਤੇ ਅਸਰ ਪਾਉਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਕੋਈ ਵੀ ਕਿਤੇ ਨਹੀਂ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੁੰਦਾ। ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ, ਜਦੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਗੱਡੀਆਂ ਕਿਸੇ ਇਕ ਖਾਸ ਪੋਆਇੰਟ ਤੋਂ ਲੰਘਣ ਦੀ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ ਕਰ ਰਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਸਲ ਵਿਚ ਘੱਟ ਗੱਡੀਆਂ ਲੰਘ ਰਹੀਆਂ ਹੁੰਦੀਆਂ ਹਨ।

### ਕੀ ਤੁਹਾਨੂੰ ਪਤਾ ਹੈ?



ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਾਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਸਵੇਰ ਦੇ ਰੱਸ ਦੌਰਾਨ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੇ 1/2 ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜਿਹਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋਕ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਦੁਪਹਿਰ ਰੱਸ ਦੌਰਾਨ ਸਫਰ ਕਰ ਰਹੇ 1/3 ਤੋਂ ਥੋੜ੍ਹਾ ਜ਼ਿਆਦਾ ਲੋਕ ਕੰਮ 'ਤੇ ਜਾ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਕੰਮ ਤੋਂ ਆ ਰਹੇ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਇਸ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਸੜਕ 'ਤੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਹੋਰ ਲੋਕ ਹਨ ਜਿਹੜੇ ਸਵੇਰ ਦੇ ਜਾਂ ਬਾਅਦ ਦੁਪਹਿਰ ਦੇ ਰੱਸ ਵਾਲੇ ਸਮਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਆਪਣੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਵਿਚ ਸੰਭਵ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

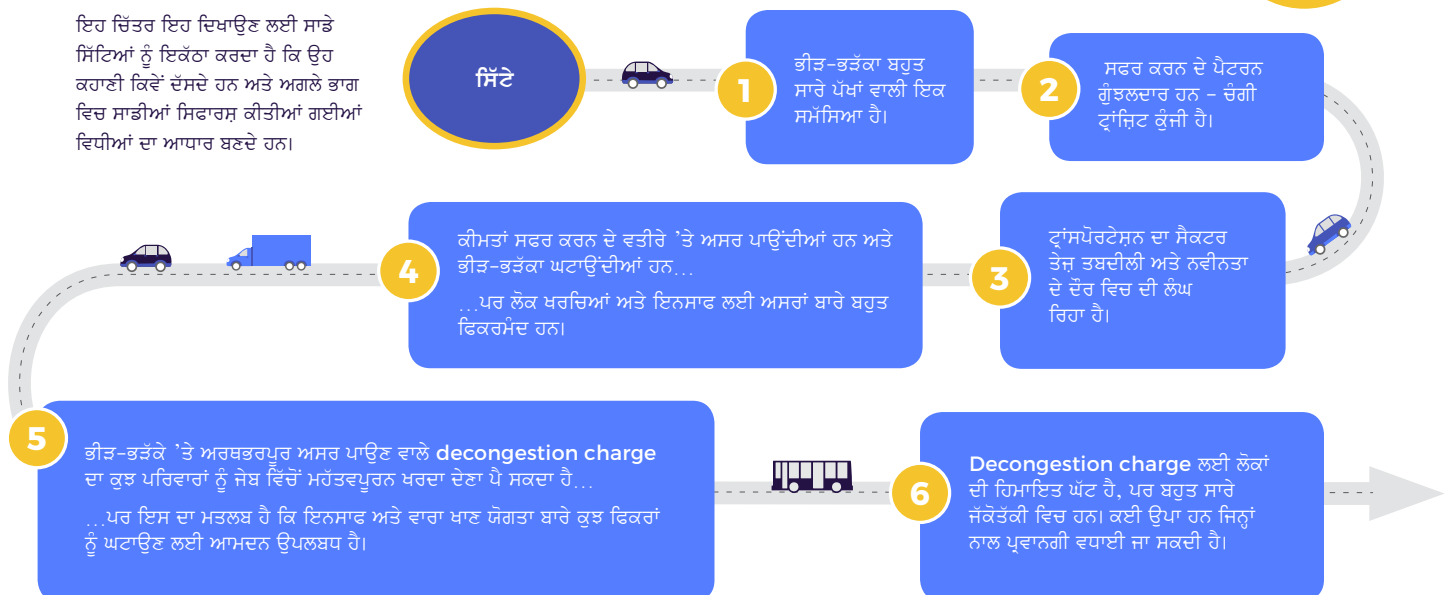
ਇਕ decongestion charge ਇਸ ਦਾ ਹੱਲ ਕਰਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਅਜਿਹਾ ਦਿਨ ਦੇ ਬਿਜ਼ੀ ਸਮਿਆਂ 'ਤੇ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਜਾਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਜ਼ਿਆਦਾ ਚਾਰਜ ਕਰਕੇ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਚਾਰਜ ਇਸ ਕਰਕੇ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਇਹ ਢੁਕਵੀਂ ਗਿਣਤੀ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਕੋਈ ਹੋਰ ਰੂਟ ਵਰਤ ਕੇ, ਕਾਰਪੂਲਿੰਗ ਕਰਕੇ, ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੇ ਬਦਲਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਲੈ ਕੇ, ਜਾਂ ਬਿਜ਼ੀ ਸਮਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਸਫਰ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਚ ਕੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਨ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦੇਵੇ।

ਦੁਨੀਆ ਭਰ ਦੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ, decongestion charging ਦਾ ਨਤੀਜਾ 10-35 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘੱਟ ਟਰੈਫਿਕ ਅਤੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਸਮਿਆਂ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਵਿਚ ਨਿਕਲਿਆ ਹੈ। ਸੜਕ 'ਤੇ ਘੱਟ ਗੱਡੀਆਂ ਅਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ ਇੰਜਨ ਦੇ ਘੱਟ ਚੱਲਣ ਨਾਲ, ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਨੇ ਗਰੀਨਹਾਊਸ ਗੈਸ ਦੇ ਪ੍ਰਦੂਸ਼ਣ ਵਿਚ ਕਮੀ ਅਤੇ ਹਵਾ ਦੀ ਕੁਆਲਟੀ ਅਤੇ ਟਰੈਫਿਕ ਸੇਫਟੀ ਵਿਚ ਸੁਧਾਰ ਦੇਖੇ ਹਨ। ਉਹ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀਆਂ ਬਿਹਤਰ ਚੋਣਾਂ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਆਮਦਨ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਏ ਹਨ।

## ਹਿੱਸਾ 2. ਅਸੀਂ ਕੀ ਜਾਣਿਆ



ਇਹ ਚਿੱਤਰ ਇਹ ਦਿਖਾਉਣ ਲਈ ਸਾਡੇ ਸਿੱਟਿਆਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਉਹ ਕਹਾਣੀ ਕਿਵੇਂ ਦੱਸਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਅਗਲੇ ਭਾਗ ਵਿਚ ਸਾਡੀਆਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਵਿਧੀਆਂ ਦਾ ਆਧਾਰ ਬਣਦੇ ਹਨ।



## ਅਸੀਂ ਤੁਹਾਡੇ ਤੋਂ ਕਿਵੇਂ ਸੁਣਿਆ?

ਅੱਠ ਮਹੀਨਿਆਂ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਅਤੇ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਦੇ ਦੋ ਦੌਰਾਂ ਰਾਹੀਂ ਤਕਰੀਬਨ 18,000 ਵਸਨੀਕਾਂ, ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਚੁਣੇ ਹੋਏ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ।

ਇਸ ਕਾਰਜ ਦੌਰਾਨ, ਜਾਣਕਾਰੀ *It's Time* ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਅਤੇ ਸੋਸ਼ਲ ਚੈਨਲਾਂ ਰਾਹੀਂ ਸਾਂਝੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਨ ਨੂੰ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿਚ ਇਸ਼ਤਿਹਾਰਾਂ ਅਤੇ ਬਹੁਭਾਸ਼ਾਈ ਪ੍ਰਿੰਟ ਅਤੇ ਡਿਜ਼ੀਟਲ ਐਡਾਂ ਰਾਹੀਂ ਉਤਸ਼ਾਹ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ।

- ਸਤੰਬਰ 2017 ਅਤੇ ਮਾਰਚ 2018 ਵਿਚ ਇਲਾਕੇ ਭਰ ਦੇ **2,000** ਵਸਨੀਕਾਂ ਨਾਲ **2** ਦੌਰਾਂ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਲਈ ਪੋਲਿੰਗ ਕੀਤੀ
- ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਕੰਮ ਅਤੇ mobility pricing ਬਾਰੇ ਇਲਾਕੇ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਿਖਾਅਤ ਕਰਨ ਲਈ **16** ਲੋਕਲ ਵੰਡੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਅਤੇ **11** ਗੈਰ-ਅੰਗਰੇਜ਼ੀ ਦੇ ਅਖਬਾਰਾਂ ਵਿਚ **2** ਬਹੁਭਾਸ਼ਾਈ ਕਮਪੇਨਾਂ ਚਲਾਈਆਂ ਅਤੇ ਫੇਸਬੁੱਕ 'ਤੇ **898,099** ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ **65,752** ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਪੇਜ-ਵਿਊਜ਼ ਨਾਲ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ
- ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਬਾਰੇ ਦੱਸਣ ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਔਨਲਾਈਨ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਕਰਵਾਈ ਅਤੇ ਨਿੱਜੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵਰਕਸ਼ਾਪਾਂ ਲਾਈਆਂ, ਪਤਾ 1 ਵਿਚ **6,078** ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ **176** ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਅਧਿਕਾਰੀਆਂ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ ਅਤੇ ਪਤਾ 2 ਵਿਚ **11,474** ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ **130** ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਤੋਂ ਸੁਣਿਆ
- ਔਨਲਾਈਨ ਪਲੇਟਫਾਰਮਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਡੀਸ਼ਨਲ ਚਾਇਨੀਜ਼, ਸਿੰਪਲੀਫਾਇਡ ਚਾਇਨੀਜ਼ ਅਤੇ ਪੰਜਾਬੀ (ਇਲਾਕੇ ਦੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਡੀਆਂ ਗੈਰ-ਹਾਵੀ ਜ਼ਬਾਨਾਂ) ਵਿਚ ਅਨੁਵਾਦ ਰਾਹੀਂ ਪਹੁੰਚਯੋਗਤਾ ਵਧਾਈ, ਅਤੇ **16** ਤੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਇਲਾਕਾਈ ਕਮਿਊਨਟੀ ਦਫਤਰਾਂ ਤੋਂ ਭਰੇ ਹੋਏ **310** ਪੇਪਰ ਸਰਵੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਅਤੇ ਸੋਸ਼ਲ ਸਰਵਿਸ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨੇ ਪਹੁੰਚ ਕੀਤੀ
- ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਵੱਡੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਸਲਾਹ ਅਤੇ ਰਾਇ ਲੈਣ ਲਈ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ **15** ਨੁਮਾਇੰਦਿਆਂ ਦਾ ਨਾਗਰਿਕ ਆਧਾਰਿਤ ਯੂਜ਼ਰ ਐਡਵਾਈਜ਼ਰ ਪੈਨਲ ਬਣਾਇਆ (ਭਰਤੀ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਇਕ ਬਾਹਰੀ ਫਰਮ ਰਾਹੀਂ ਚੁਣੇ ਗਏ)



## Decongestion charge ਬਾਰੇ ਤੁਹਾਡੇ ਕੀ ਵਿਚਾਰ ਹਨ?

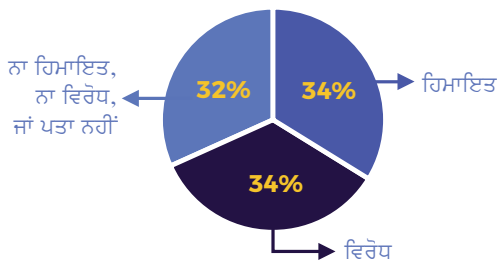
ਸਾਰੇ ਕਾਰਜ ਦੌਰਾਨ, ਅਸੀਂ ਇਹ ਸੁਣਿਆ ਕਿ decongestion charge ਤੁਹਾਡੇ ਵਿੱਚੋਂ ਕੁਝ ਵਿਚ ਫਿਕਰ ਅਤੇ ਚਿੰਤਾ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

Decongestion charging ਵਿਵਾਦਪੂਰਨ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿੱਥੇ ਵੀ ਇਸ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਇਸ ਚੀਜ਼ ਬਾਰੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਤੌਖਲੇ ਨਹੀਂ ਕਿ ਕੀ ਕੀ ਇਹ ਕੰਮ ਕਰੇਗਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦਾ ਕੀ ਖਰਚਾ ਹੋਵੇਗਾ। ਬਹੁਤੇ ਕੇਸਾਂ ਵਿਚ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਫਿਕਰ ਸੱਚੇ ਸਾਬਤ ਨਹੀਂ ਹੋਏ ਅਤੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਉਮੀਦ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਕਮੀ ਹੋਈ ਸੀ।

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ, ਅਸੀਂ ਆਪਣੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਦਾ ਸਰਵੇ ਕੀਤਾ ਅਤੇ ਇਹ ਪਤਾ ਲੱਗਾ ਕਿ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਰਾਇ ਬਰਾਬਰ ਵੰਡੀ ਹੋਈ ਹੈ।

ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿਚ, ਸਾਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਵਧੀ ਹੋਈ ਹਿਮਾਇਤ ਦਾ ਪਤਾ ਲੱਗਿਆ।

### ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ: Decongestion charging ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਦਾ ਪੱਧਰ



ਇਹ ਨਤੀਜੇ ਇਪਸੋਸ ਰੀਡ ਵਲੋਂ ਮਾਰਚ 2018 ਵਿਚ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਭਰ ਵਿਚ 1,000 ਵਸਨੀਕਾਂ ਦੇ ਕੀਤੇ ਸਰਵੇ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ।

### ਹੋਰ ਸ਼ਹਿਰ: ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਅਤੇ ਬਾਅਦ ਵਿਚ Decongestion charging ਲਈ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਵਾਨਗੀ ਦਾ ਪੱਧਰ

ਸ਼ਹਿਰ	ਪਹਿਲਾਂ	ਬਾਅਦ
ਲੰਡਨ	39%	54%
ਬਰਗਨ	19%	58%
ਸਟੌਕਹੋਮ	21%	67%

## ਹਿੱਸਾ 3. ਅਸੀਂ ਕੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਦੇ ਹਾਂ



### ਅਸੀਂ ਜੋ ਸਿਖਿਆ ਅਤੇ ਸੁਣਿਆ ਉਸ 'ਤੇ ਆਧਾਰਿਤ ਸਿਧਾਂਤ

ਅਸੀਂ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਚੋਣਾਂ ਦੀ ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗਤਾ, ਉਪਲਬਧਤਾ, ਅਤੇ ਪਹੁੰਚਯੋਗਤਾ, ਇਨਸਾਫ, ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਦੇ ਜਵਾਬਦੇਹ ਬੰਦੋਬਸਤ ਬਾਰੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਮੁੱਖ ਫਿਕਰ ਸੁਣੇ।

ਇਹ ਫਿਕਰ ਸਮਝ ਆਉਂਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਹੱਲ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਆਪਣੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਤੋਂ ਅਸੀਂ ਇਹ ਜਾਣਦੇ ਹਾਂ ਕਿ decongestion charge ਨੂੰ ਅਜਿਹਾ ਤਿਆਰ ਕਰਨਾ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਨਾਲ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਜਿਹੜਾ ਪ੍ਰਾਈਵੇਸੀ ਦਾ ਆਦਰ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਅਜਿਹਾ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਵੀ ਸੰਭਵ ਹੈ ਜਿਹੜਾ ਲੰਬੇ ਸਫਰਾਂ 'ਤੇ ਜਾਣ ਵਾਲਿਆਂ, ਅਪਾਹਜ ਲੋਕਾਂ, ਬਜ਼ੁਰਗਾਂ ਜਾਂ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਲੋਕਾਂ ਦਾ ਨੁਕਸਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲਾ ਨਾ ਹੋਵੇ।

ਆਪਣੀ ਖੋਜ ਅਤੇ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, **mobility pricing** ਪਾਲਸੀ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਇਨ ਨੂੰ ਸੇਧ ਦੇਣ ਲਈ ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਤਜਵੀਜ਼ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ:



## ਸਿਧਾਂਤ

ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਲਈ ਇਕ ਅਸਰਦਾਰ, ਦੂਰ ਅੰਦੇਸ਼ੀ, ਅਤੇ ਵਾਜਬ Mobility Pricing ਪਾਲਸੀ ਨੂੰ ਇਹ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:



### ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ

- ਏ. ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਿਚ ਅਰਥਭਾਰਪੂਰ ਕਮੀਆਂ ਕਰਨੀਆਂ ਚਾਹੀਦੀਆਂ ਹਨ
- ਬੀ. ਇਹ ਪੱਕਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਕਿ ਹਰ ਇਕ ਵਾਜਬ ਹਿੱਸਾ ਦੇਵੇ
- ਸੀ. ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਾਰੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਰਾਹੀਂ ਅਸੀਂ ਆਉਣ ਜਾਣ ਦਾ ਖਰਚਾ ਦਿੰਦੇ ਹਾਂ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਨਵੀਂਆਂ ਅਤੇ ਉਭਰ ਰਹੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ



### ਇਨਸਾਫ

- ਏ. ਅਨੁਕੂਲ ਅਤੇ ਸਪਸ਼ਟ ਕਰਨ ਯੋਗ ਹੋਣੀ ਚਾਹੀਦੀ ਹੈ
- ਬੀ. ਇਨਸਾਫ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰੇ
- ਸੀ. ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਲਈ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਨਾਲ ਮੇਲੇ



### ਪੂੰਜੀ-ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ

- ਏ. ਉਸ ਤਰੀਕੇ ਦੀ ਜਵਾਬਦੇਹੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣਾ ਜਿਸ ਰਾਹੀਂ ਆਮਦਨ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ
- ਬੀ. ਇਸ ਦਾ ਮੁੱਖ ਮਕਸਦ ਪੈਸੇ ਇਕੱਠੇ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ



### ਹੋਰ ਵਿਚਾਰਾਂ

- ਏ. ਹਾੱਖੀ ਆਰਥਿਕ ਫਾਇਦੇ ਦੇਵੇ
- ਬੀ. ਨਿੱਜੀ ਪ੍ਰਾਈਵੇਸੀ ਦੀ ਰੱਖਿਆ ਕਰੇ
- ਸੀ. ਭਵਿੱਖਬਾਣੀ ਕਰਨ ਯੋਗ ਪਰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਯੋਗ ਹੋਵੇ
- ਡੀ. ਇਲਾਕਾਈ ਵਾਧੇ, ਜਲਵਾਯੂ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ, ਅਤੇ ਵਾਤਾਵਰਣ ਲਈ ਟੀਚਿਆਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰੇ
- ਈ. ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਪਤਾ ਲਾਉਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖੇ

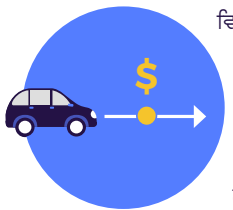
## ਹੋਰ ਛਾਣ-ਬੀਣ ਲਈ decongestion charge ਲਈ ਵਿਆਖਿਆ ਵਾਲੇ ਸੰਕਲਪ

ਸਮੂਲੀਅਤ ਦੇ ਦੂਜੇ ਪੜਾ ਵਿਚ, ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ decongestion charges ਦੀਆਂ ਕਈ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ: ਇਲਾਕਾਈ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਪੋਆਇੰਟਾਂ ਦੇ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਦੂਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ।

ਟਰੈਫਿਕ ਦੇ ਮਾਡਲ, ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਵਸਨੀਕਾਂ ਅਤੇ ਹਿੱਤ ਰੱਖਣ ਵਾਲਿਆਂ ਤੋਂ ਰਾਇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ, ਕਮਿਸ਼ਨ ਇਹ ਸਮਝਦਾ ਹੈ ਕਿ ਇਹ ਹੇਠਲੇ ਦੋ ਸੰਕਲਪ (ਕੌਨਸੈਪਟਸ) ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਪੂਰਤੀ ਕਰਦੇ ਹਨ:

ਅਜਿਹੇ decongestion charge ਨੂੰ ਅੰਤਿਮ ਰੂਪ ਦੇਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਅਤੇ ਦੁਹਰਾਉ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ ਜਿਹੜਾ ਵਿਚਾਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਵਾਲੇ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਪੱਖਾਂ ਦਾ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਏ।

ਇੱਥੇ ਦਿੱਤੇ ਗਏ ਨੰਬਰ ਕਮਿਸ਼ਨ ਵਲੋਂ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਉੱਪਰ ਆਧਾਰਿਤ ਹਨ। ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਵਿਕਸਤ ਅਤੇ ਸਾਫ਼ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ। ਘਰਾਂ ਨੂੰ ਔਸਤ ਖਰਚੇ ਅਸਲੀਅਤ ਨਾਲੋਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ ਹਨ ਕਿਉਂਕਿ ਬਹੁਤੇ ਸਾਰੇ ਘਰ ਕੁਝ ਦਿਨਾਂ ਨੂੰ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਆਪਣੇ ਤਰੀਕੇ ਵਿਚ ਤਬਦੀਲੀ ਕਰਕੇ ਖਰਚੇ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣਗੇ। ਇਸ ਸਟੱਡੀ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਸਾਲ ਵਿਚ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਦਿਨਾਂ ਦਾ ਅੰਦਾਜ਼ਾ 335 ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਹੜਾ ਔਸਤ ਘਰ ਦੇ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਪੈਟਰਨਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦਾ ਹੈ।



### ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਸੰਕਲਪ ਹੈ ਇਲਾਕਾਈ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਵਾਲੇ ਪੋਆਇੰਟ ਦਾ ਚਾਰਜ

ਜਿਹੜਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਔਸਤ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਦਿਨ ਦਾ 5-8 ਡਾਲਰ ਪਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ 20-25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਘਰ ਲਈ ਹਰ ਸਾਲ ਅੰਦਾਜ਼ਨ 1800-2700 ਡਾਲਰ ਬਣੇਗਾ। ਸਲਾਨਾ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕੁਝ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਛੋਟਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿਚ ਕਮੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਾਂ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਲਈ ਮਦਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਵਿਚ ਇਲਾਕੇ ਭਰ ਵਿਚ 12 ਵੱਡੇ ਬ੍ਰਿਜਾਂ ਉੱਪਰ ਜਾਂ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੇ ਨੇੜੇ ਚਾਰਜ ਪੋਆਇੰਟ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਕਿਉਂਕਿ ਬ੍ਰਿਜਾਂ ਤੋਂ ਬਾਹਰਲੇ ਇਲਾਕਿਆਂ ਵਿਚ ਹੈ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਬੁਰਾਰਡ ਪਨੈਂਸਿਲਾ ਵਿਚ, ਇਨ੍ਹਾਂ ਪੋਆਇੰਟਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਹੋਰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਥਾਂਵਾਂ 'ਤੇ ਪੋਆਇੰਟ ਬਣਾ ਕੇ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਚਾਰਜ ਪੋਆਇੰਟ ਨੌਰਥ ਰੋਡ ਦੇ ਨਾਲ ਨਾਲ ਸਥਿਤ ਹਨ (ਬਰਨਬੀ/ਨਿਊ ਵੈੱਸਟਮਿਨਸਟਰ ਅਤੇ ਕੈਕਟਲਮ/ਪੋਰਟ ਮੂਡੀ ਵਿਚਕਾਰ ਬਾਉਂਡਰੀ)। ਉਹ ਬਦਲਵੀਆਂ ਪਹੁੰਚਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵੀ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਸਾਰੇ ਚਾਰਜ ਪੋਆਇੰਟਾਂ ਦੇ ਆਦਰਸ਼ਕ ਸਥਾਨ ਲੱਭਣ ਲਈ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।



### ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦਾ ਦੂਜਾ ਸੰਕਲਪ ਹੈ ਮਲਟੀ-ਜ਼ੋਨ ਦੂਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ ਜਿਹੜਾ ਦੇਣ ਵਾਲੇ ਔਸਤ ਪਰਿਵਾਰ ਨੂੰ ਦਿਨ ਦਾ 3-5 ਡਾਲਰ ਪਵੇਗਾ, ਅਤੇ ਇਹ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ 20-25 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਘਟਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਪ੍ਰਤੀ ਘਰ ਲਈ ਹਰ ਸਾਲ ਅੰਦਾਜ਼ਨ 1000-1700 ਡਾਲਰ ਬਣੇਗਾ। ਪ੍ਰਤੀ ਲੀਟਰ 17 ਸੈਂਟ ਦਾ ਤੇਲ 'ਤੇ ਟੈਕਸ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਸਲਾਨਾ ਖਰਚਿਆਂ ਦੀ ਸੀਮਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਕੁਝ ਡਰਾਈਵਰਾਂ ਲਈ ਛੋਟਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਦੇ ਹੋਰ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿਚ ਕਮੀਆਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਾਂ ਘੱਟ ਆਮਦਨ ਵਾਲੇ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਲਈ ਮਦਦ ਦਿੱਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਲਈ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਸਹੀ ਬਾਉਂਡਰੀਆਂ ਦਾ ਪਤਾ ਅਜੇ ਲਾਇਆ ਜਾਣਾ ਹੈ ਅਤੇ ਇਸ ਨੂੰ ਸਪਸ਼ਟ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਹੈ। ਚਾਰਜ ਜ਼ੋਨ ਅਤੇ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਮੁਤਾਬਕ ਵੱਖ ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਇਸ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਮੰਤਵ ਲਈ, ਦੂਰੀ ਆਧਾਰਿਤ ਵੱਖ ਵੱਖ ਚਾਰਜ ਰੇਟਾਂ ਨਾਲ ਅੱਠ ਜ਼ੋਨ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਉਹ ਬਦਲਵੀਆਂ ਪਹੁੰਚਾਂ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਅਧਿਐਨ ਕਰਨ ਦਾ ਫਾਇਦਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਵੀ ਪਤਾ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀ ਢੁਕਵੀਂ ਗਿਣਤੀ ਅਤੇ ਸਥਾਨਾਂ ਦਾ ਪਤਾ ਲਾਉਣ ਲਈ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।

ਕਮਿਸ਼ਨ ਇਹ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਜੇ decongestion charge ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨਾ ਹੈ ਤਾਂ ਇਹ ਦੇਖਣ ਲਈ ਅਗਾਂਹ ਹੋਰ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇ ਕਿ ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਦੇ ਹੋਰ ਖਰਚੇ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੇ ਕਿਰਾਏ ਜਾਂ ਹੋਰ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਟੈਕਸ ਕਿਵੇਂ ਘਟਾਏ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ।

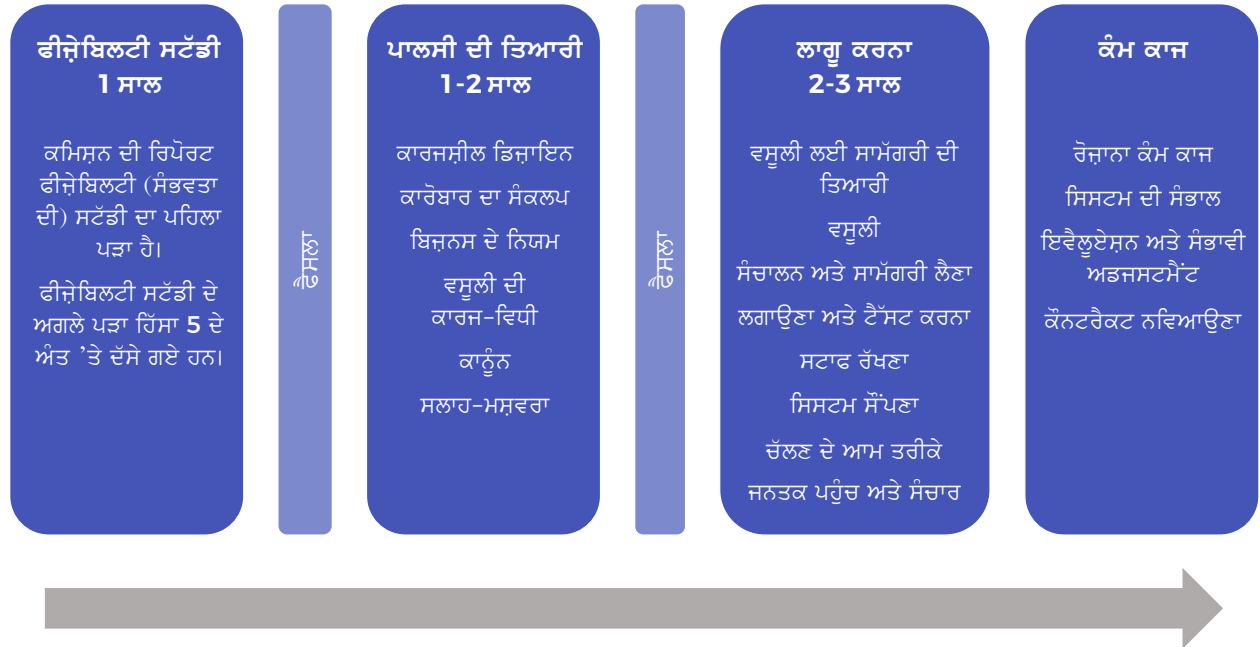
ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੰਕਲਪਾਂ ਬਾਰੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਣਕਾਰੀ ਤੁਸੀਂ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਦੇਖ ਸਕਦੇ ਹੋ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਆਰਥਿਕ ਫਾਇਦੇ, ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਅਸਰ, ਆਮਦਨ, ਘਰਾਂ ਲਈ ਖਰਚੇ, ਵਾਤਾਵਰਣ ਸੰਬੰਧੀ ਅਸਰ, ਚਾਰਜ ਦੇ ਪੱਧਰ ਅਤੇ ਗੱਡੀ ਦੇ ਟ੍ਰਿਪ ਦੇ ਚਾਰਜਾਂ ਦੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

## ਹਿੱਸਾ 4. ਅਗਲੇ ਕਦਮ



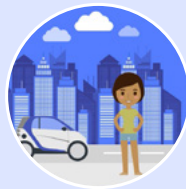
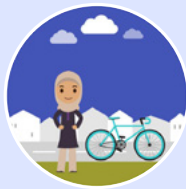
ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇਨ੍ਹਾਂ ਸੰਕਲਪਾਂ ਲਈ ਹੋਰ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ, ਖਾਸ ਕਰਕੇ ਘਰਾਂ ਅਤੇ ਕਾਰੋਬਾਰਾਂ ਲਈ ਖਰਚੇ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ। ਤੇਲ 'ਤੇ ਟੈਕਸ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੇ ਕਿਰਾਇਆਂ, ਅਤੇ ਹੋਰ ਟੈਕਸਾਂ ਦਾ ਕੀ ਹੋਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ; ਕੀ ਰੋਜ਼ਾਨਾ ਖਰਚੇ 'ਤੇ ਸੀਮਾ ਲਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ; ਅਤੇ ਕੀ ਖਾਸ ਲੋਕਾਂ ਜਾਂ ਗੱਡੀਆਂ ਲਈ ਛੋਟ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਪਵੇਗੀ।

ਸੰਭਵ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇਲਾਕੇ ਵਲੋਂ decongestion charge ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਲਈ ਤਿਆਰ ਹੋਣ ਲਈ ਕਈ ਸਾਲ ਲੱਗਣਗੇ:



ਇਸ ਵੇਲੇ ਜੇ ਕਿਸੇ ਚੀਜ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਤਾਂ ਉਹ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਵਿਚ ਇਨਵੈਸਟਮੈਂਟ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਕਵਰ ਕਰਨ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਹੈ, ਫਿਰ mobility pricing ਦੇ ਸਿਸਟਮ ਦਾ ਤਾਲਮੇਲ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿਚ decongestion charge ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਸ਼ਾਇਦ ਅਗਾਂਹ ਵਧਣ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਪਰ ਜੇ ਇਲਾਕਾ ਕੁਝ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਵਿਚਾਰ ਵਟਾਂਦਰੇ ਕਰਨ ਦਾ ਖਾਹਸ਼ਮੰਦ ਹੋਵੇ ਤਾਂ ਫਿਰ mobility pricing ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਕੰਟਰੋਲ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਮਦਨ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਦਾ ਤਰੀਕਾ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਲਈ ਕਾਰਗਰ, ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ ਅਤੇ ਕਾਇਮ ਰਹਿਣ ਯੋਗ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇਕ ਜੁਗਤ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਪਰਿਵਰਤਨਸ਼ੀਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

***It's Time* ਇਹ ਗੱਲਬਾਤ ਜਾਰੀ ਰੱਖੇਗਾ ਤਾਂ ਜੋ ਸਾਡਾ ਇਲਾਕਾ ਅਤੇ ਇਸ ਦੇ ਵਸਨੀਕ ਉੱਨਤੀ ਕਰਨਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖ ਸਕਣ !**



ਤੁਸੀਂ ਜ਼ਿਆਦਾ ਜਾਣਕਾਰੀ, ਰਿਪੋਰਟਾਂ, ਅਤੇ ਕਮਿਸ਼ਨ ਦੇ ਪੂਰੇ ਸਿੱਟੇ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ***It's Time*** ਦੇ ਵੈੱਬਸਾਈਟ [www.itstimemv.ca](http://www.itstimemv.ca) 'ਤੇ ਲੱਭ ਸਕਦੇ ਹੋ।