

## ਟਰਾਂਸਲਿੰਕ ਦੇ ਸੀ ਈ ਓ ਵੱਲੋਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਅਸਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ ਬਾਰੇ ਇਕ ਸੁਨੇਹਾ

25 ਜੁਲਾਈ, 2024

### [ਕੈਵਿਨ ਕੁਇਨ, ਟਰਾਂਸਲਿੰਕ ਦੇ ਸੀ ਈ ਓ ਵੱਲੋਂ](#)

ਟਰਾਂਸਲਿੰਕ ਦੇ ਸੀ ਈ ਓ ਵੱਲੋਂ, ਮੈਂ ਸਾਡੀਆਂ ਸਾਰੀਆਂ ਸੇਵਾਵਾਂ ਲਈ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਅਤੇ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚੇ ਪੱਧਰ ਲਈ ਵਚਨਬੱਧ ਹਾਂ। [ਮੇਅਰਜ਼ ਕੌਂਸਲ](#) ਵੱਲੋਂ ਮੰਗੀ ਗਈ ਅਤੇ ਅੱਜ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਗਈ [ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਅਸਰ ਦੀ ਰਿਪੋਰਟ](#), ਸਰਵਿਸ ਵਿਚ ਸੰਭਾਵਿਤ ਕਟੌਤੀਆਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਅਗਲੇ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਸਾਡੇ ਵਿੱਤੀ ਸੰਕਟ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਫੰਡ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਨਾ ਕੀਤੇ ਗਏ, ਜਦੋਂ ਸੂਬਾਈ ਰਾਹਤ ਫੰਡਿੰਗ ਖਤਮ ਹੋ ਜਾਵੇਗੀ।

ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਾਲਤਾਂ ਕਾਲਪਨਿਕ ਹਨ, ਪਰ ਉਹ ਉਨ੍ਹਾਂ ਅਸਲ ਫੈਸਲਿਆਂ ਦੀ ਰੂਪ-ਰੇਖਾ ਦਿੰਦੀਆਂ ਹਨ ਜੋ ਸਾਨੂੰ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਨਵੇਂ ਹੱਲਾਂ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਕਰਨੇ ਪੈਣਗੇ। ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਦਾ ਉਦੇਸ਼ ਘਬਰਾਹਟ ਪੈਦਾ ਕਰਨਾ ਨਹੀਂ ਹੈ, ਸਗੋਂ ਉਸ ਹਕੀਕਤ ਦਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਅਤੇ ਇਮਾਨਦਾਰ ਮੁਲਾਂਕਣ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਅਸੀਂ ਮੈਟਰੋ ਵੈਨਕੂਵਰ ਵਿਚ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ।

ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਸਾਡੇ ਟੁੱਟੇ-ਫੁੱਟੇ ਹੋਏ ਮਾਡਲ ਬਾਰੇ ਅਸੀਂ ਕੁਝ ਸਮੇਂ ਤੋਂ ਆਵਾਜ਼ ਉਠਾ ਰਹੇ ਹਾਂ। ਸਾਡਾ ਵਿੱਤੀ ਸੰਕਟ ਕਈ ਢਾਂਚਾਗਤ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ ਕਾਰਨ ਹੈ, ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਵਿਚ ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਗੱਡੀਆਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਵੱਲ ਖੇਤਰ ਦੇ ਬਦਲਾਅ ਕਾਰਨ ਘੱਟ ਰਹੀ ਗੈਸ ਟੈਕਸ ਦੀ ਆਮਦਨ, ਸੂਬਾਈ ਸਮਝੌਤਿਆਂ ਕਾਰਨ ਕਿਰਾਏ ਵਿਚ ਮਹਿੰਗਾਈ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਾਧਾ, ਅਤੇ ਨਵੇਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਅਤੇ ਸੇਵਾਵਾਂ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਨਵੇਂ ਸਰੋਤਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਹਾਲ ਹੀ ਵਿਚ, ਅਸੀਂ ਕਾਰਜ-ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਬਾਰੇ ਇਕ ਆਜ਼ਾਦ ਰਿਵੀਊ ਕੀਤਾ ਅਤੇ [\\$90 ਮਿਲੀਅਨ ਦੀਆਂ ਸਾਲਾਨਾ ਕਾਰਪੋਰੇਟ ਲਾਗਤ ਬੱਚਤਾਂ ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਆਮਦਨ ਦੇ ਉਪਾਵਾਂ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕੀਤੀ](#), ਪਰ ਇਹ ਕਦਮ ਇਕੱਲੇ ਸਾਡੇ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਪਾੜੇ ਨੂੰ ਬੰਦ ਕਰਨ ਦੇ ਨੇੜੇ ਵੀ ਨਹੀਂ ਆਉਣਗੇ।

ਇਸ ਨੇ ਸਾਨੂੰ ਇਕ ਚੌਰਾਹੇ 'ਤੇ ਛੱਡ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿੱਥੇ ਸਾਡੇ ਲਈ ਇਹ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਜੇਕਰ ਅਸੀਂ ਫੰਡਾਂ ਦਾ ਸਥਾਈ ਹੱਲ ਨਹੀਂ ਲੱਭਦੇ ਤਾਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਸਰਵਿਸ ਕਿਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀ ਦਿਖਾਈ ਦੇ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਬੱਸ ਸੇਵਾ ਘਟਾ ਕੇ ਅੱਧੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿਚ 145 ਬੱਸ ਰੂਟਾਂ ਅਤੇ ਰਾਤ ਨੂੰ ਚੱਲਣ ਵਾਲੀ ਸਾਰੀ ਬੱਸ ਸਰਵਿਸ ਨੂੰ ਕੈਂਸਲ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
  - ਲੈਂਗਲੀ, ਵਾਈਟ ਰੌਕ, ਸਾਊਥ ਡੈਲਟਾ, ਪੋਰਟ ਕੋਕੁਇਟਲਮ, ਮੇਪਲ ਰਿਜ, ਪਿਟ ਮਿਡੇਜ਼, ਅਤੇ ਨੌਰਥ ਸ਼ੋਅਰ ਦੇ ਬਹੁਤੇ ਹਿੱਸਿਆਂ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਦੀ ਲਗਭਗ ਕੋਈ ਸਰਵਿਸ ਨਹੀਂ ਚੱਲ ਰਹੀ ਹੋਵੇਗੀ।
- ਵੈਸਟ ਕੋਸਟ ਐਕਸਪ੍ਰੈਸ ਨੂੰ ਖਤਮ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਸਕਾਈਟ੍ਰੇਨ ਅਤੇ ਸੀਬੱਸ ਨੂੰ ਸਰਵਿਸ ਵਿਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਕਟੌਤੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- ਹੈਂਡੀਡਾਰਟ 35 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣਾ।
- [ਸਥਾਨਕ ਸਰਕਾਰਾਂ ਦੇ ਫੰਡਿੰਗ ਪ੍ਰੋਗਰਾਮ](#) ਨੂੰ ਖਤਮ ਕਰਨਾ, ਜੋ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਸੰਭਾਲ ਅਤੇ ਸਥਾਨਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਅਪਗਰੇਡਜ਼ ਵਿਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਭਾਵੇਂ ਤੁਸੀਂ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਲੈਂਦੇ ਹੋ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਦੇ ਅਸਰ ਖੇਤਰ ਦੇ ਹਰ ਵਿਅਕਤੀ ਵਲੋਂ ਮਹਿਸੂਸ ਕੀਤੇ ਜਾਣਗੇ, ਇਸ ਲਈ ਸਾਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਬਣਦੀ ਹੈ ਕਿ ਅਸੀਂ ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਜਾਰੀ ਕਰੀਏ। ਇਹ ਸੰਭਾਵੀ ਭਵਿੱਖ ਲੱਖਾਂ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਸਫਰ ਕਰਨ ਦੇ ਨਵੇਂ ਤਰੀਕੇ ਲੱਭਣ ਦੀ ਲੋੜ ਛੱਡ ਦੇਵੇਗਾ – ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਬੁਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰੇਗਾ, ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ-ਅਧਾਰਿਤ ਰਿਹਾਇਸ਼ੀ ਨੀਤੀਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਸਾਡੀ ਯੋਗਤਾ ਨੂੰ ਰੋਕੇਗਾ, ਅਤੇ ਸਾਨੂੰ ਇਸ ਖੇਤਰ ਦੇ ਅਦੁੱਤੀ ਵਿਕਾਸ ਦੀ ਹਿਮਾਇਤ ਕਰਨ ਤੋਂ ਰੋਕੇਗਾ। ਸਾਡੇ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਰਿਕਾਰਡ ਕਾਇਮ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਆਬਾਦੀ ਵਿਚ ਵਾਧੇ ਨਾਲ, ਵਾਰਾ ਖਾਣ ਯੋਗ ਘਰਾਂ ਦੇ ਸੰਕਟ, ਜੀ ਐੱਚ ਜੀ ਦੇ ਯੁੱਧਾਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਟੀਚਿਆਂ, ਅਤੇ ਗਲੋਬਲ ਪੱਧਰ 'ਤੇ ਆਰਥਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੁਕਾਬਲਾ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰਨਾ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ, ਹੁਣ ਸਮਾਂ ਸਾਨੂੰ ਆਪਣੀ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਰਵਿਸ ਨੂੰ ਤੇਜ਼ੀ ਨਾਲ ਵਧਾਉਣ ਦਾ ਹੈ ਨਾ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਸਰਵਿਸ ਵਿਚ ਕਟੌਤੀ ਕਰਨ ਦਾ।

ਅਸੀਂ ਇਨ੍ਹਾਂ ਕਟੌਤੀਆਂ ਨੂੰ ਰੋਕਣ ਅਤੇ ਇਸ ਖੇਤਰ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦਾ ਭਰੋਸੇਯੋਗ ਅਤੇ ਮਜ਼ਬੂਤ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟੇਸ਼ਨ ਸਿਸਟਮ ਦੇਣਾ ਜਾਰੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਉਹ ਹਰ ਚੀਜ਼ ਕਰ ਰਹੇ ਹਾਂ ਜੋ ਕਰਨ ਦੀ ਸਾਡੀ ਤਾਕਤ ਹੈ।

ਸਾਡੇ ਲਈ ਦੁਬਾਰਾ ਇਹ ਸੋਚਣਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਇਸ ਖੇਤਰ ਵਿਚ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਲਈ ਫੰਡ ਕਿਵੇਂ ਮਿਲ ਰਹੇ ਹਨ ਤਾਂ ਜੋ ਅਸੀਂ ਸਰਵਿਸ ਦੇ ਰੋਕੇ ਹੋਏ ਪੱਧਰਾਂ ਦੇ ਚਾਰ ਸਾਲਾਂ ਬਾਅਦ ਆਪਣੀ ਵਧ ਰਹੀ ਆਬਾਦੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਪੂਰੀਆਂ ਕਰ ਸਕੀਏ ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਵਿੱਤੀ ਸੰਕਟ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚਣ ਦੇ ਬਿਪਤਾਜਨਕ ਸਿੱਟਿਆਂ ਤੋਂ ਬਚ ਸਕੀਏ। ਸਾਨੂੰ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਇਕ ਨਵੇਂ, ਟਿਕਾਊ ਮਾਡਲ ਨੂੰ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਸਾਰੇ ਪੱਧਰਾਂ ਤੋਂ ਮਦਦ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ ਅਤੇ ਅਸੀਂ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਨ੍ਹਾਂ ਭਾਈਵਾਲਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਲਈ ਵਚਨਬੱਧ ਹਾਂ ਕਿ ਟ੍ਰਾਂਜ਼ਿਟ ਕੋਲ ਆਉਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪੀੜ੍ਹੀਆਂ ਲਈ ਸਰਵਿਸ ਦੇਣ ਲਈ ਫੰਡਾਂ ਦੇ ਸਥਾਈ ਸਰੋਤ ਹਨ।