

ਟੇਲ ਸਮੀਖਿਆ

ਮਿਨਸ ਲੇਬਰ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਚੁਣੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਮੁਕੰਮਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮਾਂ ਦਾ ਸਾਰ

ਜੂਨ 2023

ਦੇਸ਼ ਦਾ ਧੰਨਵਾਦ

ਅਸੀਂ ਮੰਨਦੇ ਹਾਂ ਕਿ ਐਬੋਰਿਜ਼ਨਲ(ਜੱਦੀ ਲੋਕ) ਅਤੇ ਟੋਰੇਸ ਸਟ੍ਰੇਟ ਆਈਲੈਂਡਰ ਲੋਕ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੇ ਸਭ ਤੋਂ ਪਹਿਲੇ ਲੋਕ ਅਤੇ ਪਰੰਪਰਾਗਤ ਸਰਪ੍ਰਸਤ ਹਨ, ਅਤੇ ਮਨੁੱਖੀ ਇਤਿਹਾਸ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਪੁਰਾਣਾ ਨਿਰੰਤਰ ਚਲਣ ਵਾਲਾ ਸੱਭਿਆਚਾਰ ਹੈ।

ਅਸੀਂ ਪਿਛਲੇ ਅਤੇ ਵਰਤਮਾਨ ਦੇ ਬਜ਼ੁਰਗਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਜ਼ਮੀਨਾਂ 'ਤੇ ਅਸੀਂ ਚੱਲਦੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਨਾਲ ਅਸੀਂ ਚੱਲਦੇ ਹਾਂ, ਉਨ੍ਹਾਂ ਦਾ ਸਤਿਕਾਰ ਕਰਨ ਲਈ ਵਚਨਬੱਧ ਹਾਂ।

ਅਸੀਂ ਐਬੋਰਿਜ਼ਨਲ ਅਤੇ ਟੋਰੇਸ ਸਟ੍ਰੇਟ ਆਈਲੈਂਡਰ ਲੋਕਾਂ ਦੇ ਦੇਸ਼ ਨਾਲ ਡੂੰਘੇ ਅਤੇ ਸਥਾਈ ਸੰਬੰਧ ਦਾ ਜਸ਼ਨ ਮਨਾਉਂਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਜ਼ਮੀਨ, ਸਮੁੰਦਰ ਅਤੇ ਅਸਮਾਨ ਦੀ ਉਨ੍ਹਾਂ ਦੀ ਨਿਰੰਤਰ ਸਰਪ੍ਰਸਤਤਾ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਅਸੀਂ ਐਬੋਰਿਜ਼ਨਲ ਅਤੇ ਟੋਰੇਸ ਸਟ੍ਰੇਟ ਆਈਲੈਂਡਰ ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਚੱਲ ਰਹੀ ਮੁਖਤਿਆਰਦਾਰੀ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ, ਅਤੇ ਸਾਡੇ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਅਤੇ ਆਰਥਿਕਤਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਾਏ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯੋਗਦਾਨ ਨੂੰ ਸਵੀਕਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ।

ਅਸੀਂ ਸਰਕਾਰੀ ਨੀਤੀਆਂ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੇ ਨਿਰੰਤਰ ਪ੍ਰਭਾਵ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਦੇ ਹਾਂ ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਆਰਥਿਕ, ਸਮਾਜਿਕ ਅਤੇ ਸੱਭਿਆਚਾਰਕ ਨਤੀਜਿਆਂ ਲਈ ਐਬੋਰਿਜ਼ਨਲ ਅਤੇ ਟੋਰੇਸ ਸਟ੍ਰੇਟ ਆਈਲੈਂਡਰ ਲੋਕਾਂ, ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਅਤੇ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਨਾਲ ਮਿਲ ਕੇ ਕੰਮ ਕਰਨ ਦੀ ਸਾਡੀ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰੀ ਨੂੰ ਪਛਾਣਦੇ ਹਾਂ।

ਕਲਾਕਾਰੀ:

ਜੇਸੀ ਰੇਜ਼ ਦੁਆਰਾ ਰੀਜਰਨੇਟ



ਵਿਸ਼ਾ- ਵਸਤੂ

1	ਭੂਮਿਕਾ.....	6
1.1	ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਉਦੇਸ਼.....	7
1.2	ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ.....	7
2	ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸੰਖੇਪ.....	9
2.1	ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਕੇਸ.....	10
2.2	ਟੇਲ ਰਾਹਤ.....	10
2.2.1	ਟੇਲ ਰਿਲੀਫ ਰਿਬੇਟ ਸਕੀਮ.....	10
2.2.2	ਸਾਧਨ ਟੈਸਟ ਰਾਹਤ.....	11
2.3	ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪ: ਮੁੱਲ.....	11
2.3.1	ਮੇਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ.....	11
2.3.2	ਟੇਲਿੰਗ ਦੀ ਹੱਦ.....	11
2.3.3	ਮੇਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨ.....	11
2.3.4	ਹੋਰ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਵਿਕਲਪ.....	11
2.4	ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪ: ਬਗ਼ੈਰ -ਮੁੱਲ.....	12
2.4.1	ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ.....	12
2.4.2	ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ.....	12
2.4.3	ਤਕਨਾਲੋਜੀ.....	12
2.5	ਸੰਭਾਵੀ ਟੇਲ ਸੁਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ.....	12
3	ਪਿਛੋਕੜ.....	13
3.1	ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ.....	14
3.2	ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ.....	16
3.3	ਟੇਲਿੰਗ ਈਕੋਸਿਸਟਮ.....	17
4	ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਕੇਸ.....	18
4.1	ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲਨ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ.....	19
4.2	ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾ.....	19
4.3	ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ.....	20
5	ਟੇਲਿੰਗ ਡਿਜ਼ਾਈਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ.....	22
5.1	ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ.....	23
5.2	ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਬਣਤਰ.....	23
5.2.1	ਅਧਾਰ ਬਣਤਰ.....	23

5.2.2	ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਲਈ ਪੂਰਕ ਵਿਕਲਪ.....	24
5.2.3	ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ.....	24
5.3	ਟੇਲਿੰਗ ਦੀ ਹੱਦ.....	24
5.4	ਟੇਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਸਥਿਤੀ	25
5.4.1	ਡੂ-ਮਿਨੀਮਮ ਸਥਿਤੀ.....	25
5.4.2	ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਈ.ਟੀ.ਐਨ) ਸਥਿਤੀ.....	25
5.4.3	ਲਗਾਤਾਰ(ਕੰਟੀਨੂਓਸ) ਟੇਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) ਸਥਿਤੀ	25
5.5	ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰ	26
5.6	ਮੇਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨ.....	26
5.6.1	ਮੇਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ.....	26
5.6.2	ਹਾਰਬਰ ਜ਼ੋਨ	27
5.7	ਵਾਧਾ.....	28
5.8	ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿਕਲਪ	28
5.8.1	ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ	28
5.8.2	ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਗੁਣਕ.....	29
5.8.3	ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ.....	30
6	ਸੰਖੇਪ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ: ਮੁੱਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ	31
6.1	ਉਮੀਦ ਕੀਤੇ ਲਾਭ - ਗਾਹਕ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ.....	32
6.1.1	ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ.....	32
6.1.2	ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰ, ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਮੁੱਲ.....	32
6.1.3	ਹੋਰ ਲਾਭ.....	33
6.1.4	ਸੜਕ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ	33
6.2	ਅਨੁਮਾਨਤ ਲਾਗਤ.....	33
6.2.1	ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ.....	33
6.2.2	ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪੂੰਜੀ ਖਰਚੇ	34
6.2.3	ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਖਰਚੇ	34
6.3	ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਡਲਿੰਗ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ.....	34
7	ਤਕਨਾਲੋਜੀ.....	35
7.1	ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵਿਕਲਪ	36
7.1.1	ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਤਕਨਾਲੋਜੀ	36
7.1.2	ਬੈਕ-ਐਂਡ ਤਕਨਾਲੋਜੀ.....	37

8	ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੰਕੇਤ	38
8.1	ਸੰਚਾਰ ਚੈਨਲ	39
9	ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਫੀਸ, ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ	40
9.1	ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ	41
9.2	ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ	41
ਅੰਤਿਕਾ A:	ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ	42

1

ਭੂਮਿਕਾ

1 ਭੂਮਿਕਾ

ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਰੇਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਸੁਧਾਰਨ ਲਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਲਈ ਟ੍ਰੇਜਰੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ 2022 ਦੌਰਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਦਾ ਉੱਚ-ਪੱਧਰੀ ਸਾਰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਰਿਪੋਰਟ ਉਨ੍ਹਾਂ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਦਾ ਸੰਕੇਤ ਨਹੀਂ ਹੈ ਜੋ ਅਪ੍ਰੈਲ 2023 ਵਿੱਚ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ ਨਵੀਂ ਸੁਤੰਤਰ ਟੇਲ ਸਮੀਖਿਆ ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਕਾ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਨਹੀਂ ਕਰਦੀ ਹੈ।

1.1 ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਦੇ ਉਦੇਸ਼

ਪਿਛਲੀ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ ਨੇ 2022 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਟੇਲ ਰੇਡ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਅਤੇ ਰਾਹਤ ਸੁਧਾਰ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕੀਤੀ ਸੀ। ਇਸ ਸਮੀਖਿਆ ਲਈ ਸੰਦਰਭ ਦੀਆਂ ਸ਼ਰਤਾਂ 14 ਮਾਰਚ 2022 ਨੂੰ ਜਨਤਾ ਲਈ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ ਅਤੇ ਇਹ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸੰਸਦ ਦੀ ਵੈੱਬਸਾਈਟ 'ਤੇ ਉਪਲਬਧ ਹਨ।

ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਫਾਰ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ (ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ) ਦੇ ਸਹਿਯੋਗ ਨਾਲ, ਟ੍ਰੇਜਰੀ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ 'ਤੇ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਮੀਖਿਆ ਦੀ ਅਗਵਾਈ ਕਰਨ ਲਈ ਬੇਨਤੀ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇਨ੍ਹਾਂ ਬਾਰੇ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ:

- ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲ ਰੇਡ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਬਾਰੇ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਗਾਹਕਾਂ ਵਿੱਚ ਉਲਝਣ/ਭੰਬਲਭੂਸਾ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ
- ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣਦੀ ਲਾਗਤ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ, ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ ਬਾਰੇ
- ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਸਮੇਤ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲਨ ਦੀ ਘਾਟ ਬਾਰੇ।

ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਸਰਵੋਤਮ ਸੰਤੁਲਨ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਦੀ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨੀਤੀ ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ:

- ਟੇਲ ਰੇਡ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ
- ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰ ਟੇਲ ਰੇਡ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ
- ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਭੀੜ ਦੇ ਮੁੱਦਿਆਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ
- ਨਿਕਾਸੀ ਘਟਾਉਣ ਦੇ ਟੀਚਿਆਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ
- ਸੜਕ ਫੰਡਿੰਗ ਦੀ ਸਥਿਰਤਾ, ਹੇਠ ਲਿਖਿਆਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਦੇ ਹੋਏ:
 - ਟੇਲ ਰੇਡ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀ ਸਮਾਜਿਕ-ਆਰਥਿਕ ਇਕੁਇਟੀ ਅਤੇ ਖਰੀਦ-ਸਮਰੱਥਾ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ
 - ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਇਸ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ 2022 ਵਿੱਚ ਵਿਕਸਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਸਾਰ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਮਰਥਨ ਲਈ ਪੇਸ਼ ਨਹੀਂ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ ਅਤੇ ਇਹ ਸਾਬਕਾ ਜਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਪ੍ਰਵਾਨਿਤ ਨੀਤੀ ਨਿਰਦੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਤੀਨਿਧਤਾ ਨਹੀਂ ਕਰਦੇ ਹਨ।

1.2 ਸਲਾਹ ਮਸ਼ਵਰਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ



2022 ਦੇ ਦੌਰਾਨ, ਟ੍ਰੇਜਰੀ ਅਤੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੁਆਰਾ ਗਾਹਕ ਫੇਕਸ ਸਮੂਹਾਂ, ਟੇਲ ਰੇਡ ਓਪਰੇਟਰਾਂ, ਉਦਯੋਗ ਸਮੂਹਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ ਨਾਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਨੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਟੇਲ ਸੁਧਾਰਾਂ ਦੀ ਸਪੱਸ਼ਟ ਲੋੜ ਜਾਹਿਰ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਇਸ ਸ਼ੁਮੂਲੀਅਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਮੌਜੂਦਾ ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਹੱਲਾਂ ਨਾਲ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਚੋਣਵੇਂ ਗਾਹਕਾਂ ਅਤੇ ਉਦਯੋਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਇੰਟਰਵਿਊ

- b) ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਦਖਲਅੰਦਾਜ਼ੀ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਫੋਕਸ ਗਰੁੱਪ
- c) ਪਿਛਲੀਆਂ ਟੇਲਿੰਗ-ਸੰਬੰਧਤ ਪੁੱਛਗਿੱਛਾਂ ਅਤੇ ਸਮੀਖਿਆਵਾਂ ਲਈ ਬੇਨਤੀਆਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ।
- ਇਹ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰਾ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਚਾਰ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਸਮੂਹਾਂ ਵਿੱਚ ਫੈਲਿਆ ਹੋਇਆ ਸੀ:
- a) ਨਿੱਜੀ ਅਤੇ ਵਪਾਰਕ ਗਾਹਕਾਂ ਸਮੇਤ ਗਾਹਕ ਫੋਕਸ ਸਮੂਹ
- b) ਟੋਲ ਰੋਡ ਆਪਰੇਟਰ
- c) ਉਦਯੋਗ ਸਮੂਹ, ਗਾਹਕਾਂ ਅਤੇ ਟੋਲ ਰੋਡ ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਦੀ ਨੁਮਾਇੰਦਗੀ ਕਰਦੇ ਹਨ
- d) ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੀਤੀ ਦੀ ਨਿਗਰਾਨੀ ਜਾਂ ਸੁਝਾਅ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾਵਾਂ।
- ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਵਿੱਚ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ, ਟ੍ਰੇਜਰੀ, ਅਤੇ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਹੋਰ ਖੇਤਰਾਂ ਦੇ ਟੇਲਿੰਗ ਮਾਹਰ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਸਨ।

ਚਿੱਤਰ 1: ਸਟੇਕਹੋਲਡਰ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਦੀ ਸੰਖੇਪ ਜਾਣਕਾਰੀ

Element	Quantum	Relevant parties (non-exhaustive)
1. Submission reviews	12+	
2. Stakeholder consultations	8	
3. Customer focus groups	3	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0f2f1;">South Western / Western Sydney</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px; background-color: #e0f2f1;">Upper North Shore / North Western Sydney</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #e0f2f1;">CBD / Eastern Sydney / Lower North Shore</div>

2

ਕਾਰਜਕਾਰੀ ਸੰਖੇਪ

2 ਕਾਫ਼ੀ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਦਾ ਇੱਕ ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਨਤੀਜਾ ਟੋਲ 'ਰਿਲੀਫ਼ ਰੀਬੇਟ ਸਕੀਮ' (Toll Relief Rebate Scheme) ਦਾ ਵਿਕਾਸ ਸੀ, ਜਿਸਦਾ ਐਲਾਨ ਜੂਨ 2022 ਵਿੱਚ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਤੋਂ, ਟੋਲ ਰੋਡ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਵਿਭਿੰਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਟੀਕੋਣ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਇਕਸਾਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਜਾਣ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਅੱਗੇ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਉੱਭਰਿਆ।

2.1 ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਕੇਸ

1992 ਤੋਂ, ਸਰਕਾਰਾਂ ਨੇ ਸਿਰਫ਼ ਜਨਤਕ ਫੰਡਿੰਗ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਨ ਦੀ ਬਜਾਏ, ਸਿਡਨੀ ਮੋਟਰਵੇਅ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟਾਂ ਨੂੰ ਵਿਕਸਤ ਕਰਨ ਲਈ ਨਿੱਜੀ ਫੰਡਿੰਗ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕੀਤੀ ਹੈ।

ਨਿੱਜੀ ਫੰਡਿੰਗ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਸੈਕਟਰ ਦੁਆਰਾ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦਾ ਨਿਰਮਾਣ, ਮਲਕੀਅਤ, ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਟੋਲਿੰਗ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ - ਇੱਕ 'ਰਿਆਇਤ-ਧਾਰਕ' - ਰਾਜ ਨਾਲ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਤਹਿਤ - ਇੱਕ 'ਰਿਆਇਤ-ਧਾਰਕ'।

ਮੋਟਰਵੇਅ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਟੁਕੜੇ-ਟੁਕੜੇ ਰਿਆਇਤ-ਦਰ-ਰਿਆਇਤ ਪਹੁੰਚ ਨੇ ਇੱਕ ਟੋਲ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਬਣਾਇਆ ਹੈ ਜੋ ਹੁਣ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਇਕਸਾਰਤਾ, ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ, ਇਕੁਇਟੀ ਅਤੇ ਨਿਰਪੱਖਤਾ, ਅਤੇ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਕਈ ਚੁਣੌਤੀਆਂ ਦਾ ਸਾਹਮਣਾ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ।

2.2 ਟੋਲ ਰਾਹਤ

ਅਨੁਮਾਨ ਹੈ ਕਿ ਸਿਡਨੀ ਨਿਵਾਸੀਆਂ ਨੂੰ 30 ਜੂਨ 2023 ਤੱਕ ਸਾਲ ਲਈ ਐੱਮ5ਐਸਡਬਲਯੂ.(M5SW) ਕੈਸਬੈਕ, ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਰਿਲੀਫ਼, ਟੋਲ ਰਿਲੀਫ਼ ਰਿਬੇਟ ਅਤੇ ਵੱਡੀਆਂ ਟੋਇਡ ਰੀਕ੍ਰਿਏਸ਼ਨ ਵਰੀਕਲ ਟੋਲ ਰਿਬੇਟ ਸਕੀਮਾਂ ਰਾਹੀਂ ਲਗਭਗ 450 ਮਿਲੀਅਨ ਡਾਲਰ ਦੀ ਟੋਲ ਰਾਹਤ ਮਿਲੀ ਹੈ।

ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਰਿਲੀਫ਼ ਸਕੀਮ ਨੇ 30 ਜੂਨ 2022 ਤੱਕ ਲੱਗਣ ਵਾਲੇ ਟੋਲ 'ਤੇ ਲਾਗਤ ਰਾਹਤ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ (30 ਜੂਨ 2023 ਤੱਕ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਰਿਲੀਫ਼ਦੇ ਨਾਲ) 1 ਜੁਲਾਈ 2022 ਤੋਂ ਦੋ ਸਾਲਾਂ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਵਿਆਪਕ ਟੋਲ ਰਿਲੀਫ਼ ਰੀਬੇਟ ਸਕੀਮ ਸ਼ੁਰੂ ਕੀਤੀ ਗਈ।

2.2.1 ਟੋਲ ਰਿਲੀਫ਼ ਰਿਬੇਟ ਸਕੀਮ

ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਬਜਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਸਾਲ 2022-23 ਵਿੱਚ ਘੋਸ਼ਿਤ ਕੀਤੀ ਗਈ, ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਵਿਆਪਕ-ਆਧਾਰਿਤ ਟੋਲ ਰਿਲੀਫ਼ ਰੀਬੇਟ ਸਕੀਮ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਰਿਲੀਫ਼ਸਕੀਮ ਦੀ ਥਾਂ ਲੈ ਲਈ ਹੈ।

ਇਹ ਸਕੀਮ 1 ਜੁਲਾਈ 2022 ਨੂੰ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਈ। ਇਸ ਮਿਤੀ ਤੋਂ ਲਏ ਗਏ ਟੋਲ ਨੂੰ ਗਾਹਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਹੱਕਦਾਰ ਛੋਟਾਂ ਦੀ ਗਣਨਾ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪਹਿਲੀ ਛੋਟ 2023 ਦੇ ਸ਼ੁਰੂ ਵਿੱਚ ਹੋਵੇਗੀ।

ਹਰ ਤਿਮਾਹੀ, ਯੋਗ ਗ਼ੈਰ-ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਅਤੇ ਛੋਟੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਟੋਲ 'ਤੇ ਖਰਚ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਰ ਡਾਲਰ ਲਈ 40 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੀ ਛੋਟ ਮਿਲੇਗੀ ਇੱਕ ਵਾਰ ਜਦੋਂ ਉਹ 375 ਡਾਲਰ ਦੇ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ ਖਰਚ 'ਤੇ ਪਹੁੰਚ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਹਰੇਕ ਯੋਗ ਗਾਹਕ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਾਲਾਨਾ ਲਾਭ 750 ਡਾਲਰ ਹੈ।

ਗ਼ੈਰ-ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਯੋਗਤਾ ਮਾਪਦੰਡ (ਜੋ ਕਿ 375 ਡਾਲਰ ਨਿਊਨਤਮ ਥ੍ਰੈਸ਼ਹੋਲਡ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਰਜਿਸਟ੍ਰੇਸ਼ਨ ਰਿਲੀਫ਼ ਸਕੀਮ ਦੇ ਸਮਾਨ ਹੈ) ਹਨ:

- ਇੱਕ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਪ੍ਰਾਈਵੇਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਰਜਿਸਟਰਡ ਵਾਹਨ ਚਲਾਉਣਾ (2794 ਕਿਲੋਗ੍ਰਾਮ ਖਾਲੀ ਵਾਹਨ ਦਾ ਭਾਰ / ਅਨਲੋਡਨ ਤੋਂ ਘੱਟ ਵਜ਼ਨ)
- ਇੱਕ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਨਿਵਾਸੀ ਹੋਣਾ
- ਇੱਕ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਟੋਲ ਖਾਤਾ ਹੋਣਾ (ਈ-ਟੋਲ ਜਾਂ ਟਰਾਂਸਰਬਨ ਲਿੰਕਟ)
- ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਈਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਨਿੱਜੀ ਟੋਲ ਖਾਤੇ ਨਾਲ ਜੁੜੀਆਂ ਹੋਣ

ਛੋਟੇ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮਾਪਦੰਡਾਂ ਦੇ ਨਾਲ 'ਇਕੱਲੇ ਵਪਾਰੀ ਕਾਰੋਬਾਰ' ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

- ਇੱਕ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਅਨ ਬਿਜ਼ਨਸ ਨੰਬਰ (ਏ.ਬੀ.ਐਨ) ਹੋਣਾ ਜੋ:
 - ਇੱਕ ਅਜਿਹੇ ਕਾਰੋਬਾਰ ਲਈ ਹੈ ਜੋ ਭੌਤਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਸਥਿਤ ਹੈ ਅਤੇ ਕੰਮ ਕਰ ਰਿਹਾ ਹੈ
 - ਚਾਲੂ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਤੋਂ ਹੀ ਸਰਗਰਮ ਹੈ
 - ਦਿਖਾਉਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਤੁਸੀਂ ਇਕੱਲੇ ਵਪਾਰੀ/ ਇਕੱਲੇ ਵਿਅਕਤੀ ਹੋ।
- ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਅਨ ਬਿਜ਼ਨਸ ਰਜਿਸਟਰ ਦੇ ਨਾਲ ਏ.ਬੀ.ਐਨ ਲਈ ਰਜਿਸਟਰਡ ਸੰਪਰਕ ਬਣੇ
- ਟੈਕਸੀ ਜਾਂ ਰਾਈਡਸ਼ੇਅਰਿੰਗ ਕਾਰੋਬਾਰ ਨਾ ਹੋਵੇ।

2.2.2 ਸਾਧਨ ਟੈਸਟ ਰਾਹਤ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਹੈ ਜਿਸਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਆਮਦਨ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੋਲ ਰਾਹਤ ਲਈ ਟੈਸਟਿੰਗ, 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੇ ਰਾਹਤ ਉਪਾਅ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਵਾਲੀਆਂ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਰਾਹਤ ਸਕੀਮਾਂ 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.3 ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪ: ਮੁੱਲ

2.3.1 ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੋਲ ਕੀਤੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਆਮ ਮੁੱਲ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ:

- ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਐਕਸੈਸ ਚਾਰਜ (ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ 'ਤੇ ਲਗਾਤਾਰ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਰ ਅਦਾ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ), ਨਾਲ ਹੀ
- ਇੱਕ ਦੂਰੀ-ਅਧਾਰਿਤ ਚਾਰਜ (ਸੀ/ਕਿ.ਮੀ) ਜੋ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ
- ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ (ਨੈੱਟਵਰਕ-ਵਿਆਪਕ) ਵਾਧਾ ਦਰ (ਐਕਸੈਸ ਚਾਰਜ ਅਤੇ ਦੂਰੀ-ਅਧਾਰਿਤ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇਵਾਂ ਦੀ)

2.3.2 ਟੋਲਿੰਗ ਦੀ ਹੱਦ

ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚਾ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਈਟੀਐਨ - ਪੰਨਾ 14 'ਤੇ ਚਿੱਤਰ 2 ਵਿੱਚ ਨੀਲੀਆਂ ਸੜਕਾਂ), ਜਾਂ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰਵੇਜ਼ (ਕੰਟੀਨਿਊਅਸ ਮੋਟਰਵੇ ਨੈੱਟਵਰਕ, ਜਾਂ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) 'ਤੇ ਲਾਗੂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਪਿਛਲੀਆਂ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਟੋਲ ਕਰਨਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਪਰ ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਨਿਰੰਤਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

2.3.3 ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨ

ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਰਚਨਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਪੰਜ ਜ਼ੋਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਭਿੰਨਤਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਬਾਰੀਕੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ:

- ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ
- ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਚੋਣ
- ਟੋਲਡ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਵਸੂਲੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ।

2.3.4 ਹੋਰ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਵਿਕਲਪ

ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ

ਇੱਕ ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਦੀ ਸਿਰਜਣਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ, ਸੀਬੀਡੀ ਵਿੱਚ - ਮੋਟਰਵੇਅ ਅਤੇ/ਜਾਂ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸੜਕਾਂ ਦੁਆਰਾ - ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਸਮੇਂ ਇੱਕ ਐਕਸੈਸ ਫੀਸ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਇਸ ਵਿਕਲਪ ਨੂੰ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਵਾਲਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਬੀਡੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ (ਉਦਾਹਰਣ ਲਈ, ਸਵੇਰ ਦੇ ਪੀਕ ਟਾਈਮ ਦੇ ਦੌਰਾਨ 40 % ਤੱਕ)
- ਸੀਬੀਡੀ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਔਸਤ ਗਤੀ ਵਧ ਰਹੀ ਹੈ
- ਸਰਵਜਨਕ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਸਹਿਯੋਗੀ ਮੋਡ ਸ਼ਿਫਟ ਕਰਨਾ
- ਪੈਦਲ ਚਲਣ ਵਾਲਿਆਂ ਦੇ ਜ਼ਿਆਦਾ ਅਨੁਕੂਲ ਸੀਬੀਡੀ

ਟਰੱਕ ਗੁਣਕ ਵਰਗੀਕਰਨ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ (ਕਲਾਸ ਬੀ) ਦੀ ਤੁਲਨਾ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਬਾਰੀਕੀ, ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੀ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚਾ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਰੱਖਦੀ ਹੈ ਜੋ ਕਿ ਟੋਲ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਲਾਗਤਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭਾਂ ਲਈ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਜੋੜਦੀ ਹੈ।

ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ

ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਛੋਟ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਨੂੰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨ ਅਤੇ ਆਫ-ਪੀਕ ਘੰਟਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਦਾ ਇੱਕ ਤਰੀਕਾ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

2.4 ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪ: ਬਗ਼ੈਰ -ਮੁੱਲ

2.4.1 ਸੰਕੇਤ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ

ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਵਧੇਰੇ ਸਥਿਰ ਅਤੇ ਡਿਜੀਟਲ ਸੰਕੇਤਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਅਤੇ ਐਨਲਾਈਨ ਨਕਸ਼ੇ ਦੇ ਏਕੀਕਰਣ ਅਤੇ ਸਮਰਪਿਤ ਟੇਲਿੰਗ ਐਪਲੀਕੇਸ਼ਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀ ਗਈ ਟੇਲਿੰਗ ਜਾਣਕਾਰੀ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੌਕਿਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਗਈ ਸੀ। ਫੀਸ

2.4.2 ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ

ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ ਗੱਲ ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਚਾਰਜਸ ਖਰਚਿਆਂ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ। ਟੋਲ ਨੋਟਿਸਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨ, ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨਾਲ ਸੰਚਾਰ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦੇ ਮੌਕੇ ਮੌਜੂਦ ਹਨ।

2.4.3 ਤਕਨਾਲੋਜੀ

ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਟੇਲਿੰਗ 'ਤੇ ਜਾਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਨਵੀਂ ਤਕਨੀਕਾਂ ਵਿੱਚ ਨਿਵੇਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਸਰਕਾਰ ਦੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਫ਼ੈਸਲੇ ਨੂੰ ਸੂਚਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਕੇਸ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

2.5 ਸੰਭਾਵੀ ਟੋਲ ਸੁਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚੱਲਿਆ ਕਿ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸਿਫ਼ਾਰਸ਼ਾਂ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਨੀਤੀਗਤ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਕੰਮ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪੜਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕੰਮ ਕਰਨਾ ਜ਼ਰੂਰੀ ਸੀ। ਸੁਧਾਰ ਵਿਕਲਪਾਂ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਮਾਰਗਾਂ (ਜਿੱਥੇ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੋਵੇ) 'ਤੇ ਸਮਝੌਤੇ ਦੀ ਮੰਗ ਕਰਨ ਲਈ, ਟੋਲ ਰੋਡ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਸਮੂਲੀਅਤ ਨੂੰ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਤੋਂ ਅਗਲੇ ਕਦਮਾਂ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

3

पिढेकर

3 ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਨੇ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ ਹੈ

ਪਿਛਲੇ 30 ਸਾਲਾਂ ਵਿੱਚ, ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਵਿਸ਼ਵ-ਪੱਧਰ ਦਾ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਬਣਾਇਆ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਨਿੱਜੀ ਖੇਤਰ ਦੇ ਵਿੱਤ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਸੰਭਵ ਨਹੀਂ ਹੋ ਸਕਦਾ ਸੀ, ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਸੰਚਾਲਨ, ਨਿਰਮਾਣ ਅਤੇ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਜ਼ੋਖਮਾਂ ਦੇਨਾਂ ਵਿੱਚ ਕਮੀ ਆਈ ਹੈ।

3.1 ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ

ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦੀ ਪਹਿਲੀ ਟੋਲ ਰੋਡ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ 1811 ਵਿੱਚ ਸਿਡਨੀ ਅਤੇ ਪੈਰਾਮਾਟਾ ਵਿਚਕਾਰ ਖੁੱਲ੍ਹੀ ਸੀ। ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਨੇ ਉਦੋਂ ਤੋਂ ਹੀ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਈ ਹੈ। ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਬ੍ਰਿਜ, ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਦਾ ਪਹਿਲਾ ਟੋਲ ਬ੍ਰਿਜ, 1932 ਵਿੱਚ ਖੋਲ੍ਹਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜੋ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਉੱਤਰ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਨੂੰ ਸੜਕ ਦੁਆਰਾ ਜੋੜਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਹਰੇਕ ਵਾਹਨ ਲਈ ਛੇ ਪੈਨਸ ਚਾਰਜ ਕਰਦਾ ਸੀ।

ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਟਨਲ, M2, M5, M4 ਅਤੇ M7 ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੇ ਗ੍ਰੇਟਰ ਸਿਡਨੀ ਦੁਆਰਾ ਬਹੁਤ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਸੰਪਰਕ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤਾ ਹੈ, ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਰੂਟ ਤਿਆਰ ਕੀਤੇ ਹਨ। ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਘੱਟ ਸਮਾਂ-ਸੰਵੇਦਨਸ਼ੀਲ ਯਾਤਰੀਆਂ ਲਈ ਪੂਰਕ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਕਿਫਾਇਤੀ ਵਿਕਲਪ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ।

ਸਿਡਨੀ ਦੇ 'ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ' ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 179 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਸੜਕਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੋਲ ਅਤੇ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇਡ ਦੇਵੋਂ ਸੜਕਾਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ।

ਹੇਠ ਲਿਖੀਆਂ ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਨੂੰ ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ 'ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ' ਵਜੋਂ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਅਤੇ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹਨ:

ਸਾਰਣੀ 1: ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੋਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮਰੀ

ਟੋਲਡ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ	
<ul style="list-style-type: none"> ਕਰਾਸ ਸਿਟੀ ਟਨਲ (CCT) ਪੂਰਬੀ ਵਿਤਰਕ (ED) ਲੇਨ ਕੇਵ ਸੁਰੰਗ (LCT) ਐੱਮ 2 ਐੱਮ 4* ਐੱਮ 5 ਐਸ ਡਬਲਯੂ. (5SW)* ਐੱਮ 7 ਐੱਮ 8/ ਐੱਮ 5 ਈਸਟ*ਕਰਾਸ ਸਿਟੀ ਟਨਲ (CCT) 	<ul style="list-style-type: none"> ਮਿਲਟਰੀ ਰੋਡ ਈ-ਰੈਪਸ (MRE) ਉੱਤਰੀ ਕਨੈਕਸ ਰੋਜ਼ੇਲ ਇੰਟਰਚੇਂਜ ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਬ੍ਰਿਜ (SHB) ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਸੁਰੰਗ (SHT) ਐੱਮ 4- ਐੱਮ 8 ਲਿੰਕ ਐੱਮ 6 ਪੜਾਅ 1 (ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੰਪੂਰਨਤਾ 2025-26) ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਸੁਰੰਗ (WHT) (ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਸੰਪੂਰਨਤਾ 2028)**

* ਐੱਮ 4, ਐੱਮ 5 ਐਸ ਡਬਲਯੂ. (M5SW) ਅਤੇ ਐੱਮ 5 ਈਸਟ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇਡ ਹਨ।

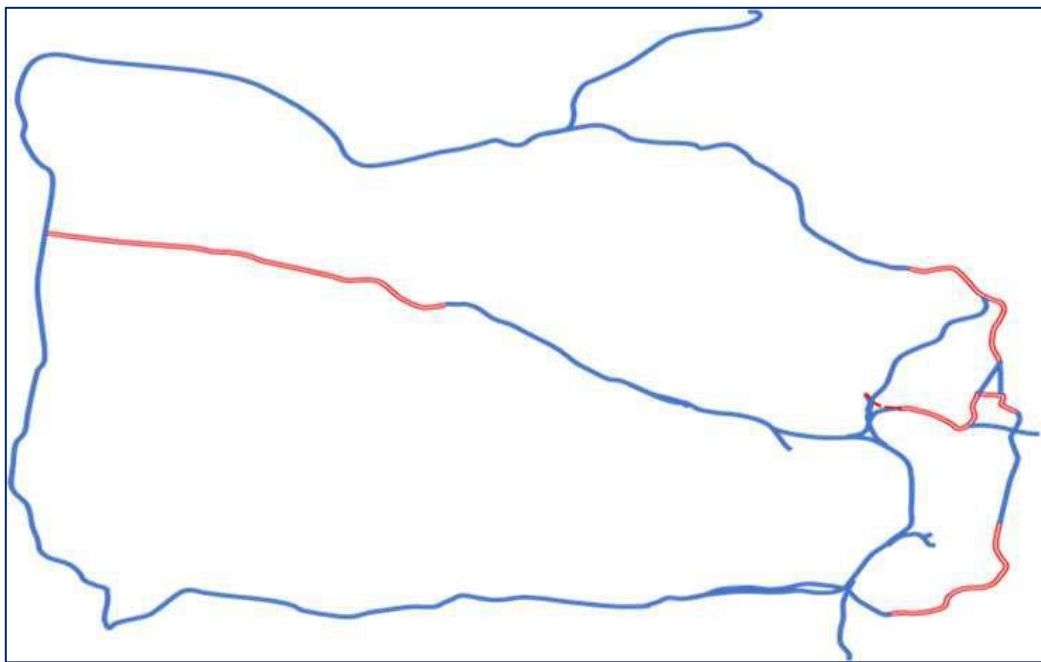
** ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਸੁਰੰਗ ਦੇ ਟੋਲਿੰਗ 'ਤੇ ਕੋਈ ਸਰਕਾਰੀ ਫੈਸਲਾ ਨਹੀਂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਸੁਰੰਗ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਕੇਸ ਦਾ ਸਾਰ ਮੰਨਦਾ ਹੈ ਕਿ WHT ਨੂੰ ਟੋਲ ਕੀਤਾ ਜਾਵੇਗਾ।

ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਅਣਟੋਲਡ ਮੋਟਰਵੇਅ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦਾ ਬਾਕੀ ਹਿੱਸਾ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਹੇਠਾਂ ਚਿੱਤਰ 2 ਵਿੱਚ ਲਾਲ ਰੰਗ ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ):

ਸਾਰਣੀ 2: ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਅਨਟੋਲਡ ਮੋਟਰਵੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਸਮਰੀ

ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇਡ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ	
<ul style="list-style-type: none"> • ANZAC ਪੁਲ • ਜਨਰਲ ਹੋਮਜ਼ ਡਰਾਈਵ • ਗੇਰ ਹਿੱਲ ਫ੍ਰੀਵੇਅ • ਐੱਮ 4 ਪੱਛਮੀ (ਐੱਮ 7 ਤੋਂ ਵੈਸਟਕਨੈਕਸ ਐੱਮ 4) 	<ul style="list-style-type: none"> • ਦੱਖਣੀ ਕਰਾਸ ਡਰਾਈਵ • ਵਾਰਿੰਗਾਹ ਫ੍ਰੀਵੇਅ • ਪੱਛਮੀ ਵਿਤਰਕ

ਚਿੱਤਰ 2: ਸਿਡਨੀ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ



ਨੀਲੀਆਂ ਲਾਈਨਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਕੀਤੇ ਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਲ ਲਾਈਨਾਂ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਵਾਲੇ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇਭਾਗਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।

3.2 ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ

ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੀ ਸਾਰਣੀ 3 ਵਿੱਚ ਟੇਲ ਰੋਡ ਦੁਆਰਾ ਟੇਲਿੰਗ ਵਿਵਸਥਾ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁੱਲ ਬਿੰਦੂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

ਸਾਰਣੀ 3: ਪ੍ਰਤੀ ਟੇਲ ਸੜਕ ਟੇਲਿੰਗ ਵਿਵਸਥਾ ਅਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਮੁੱਲ ਬਿੰਦੂ ਦਾ ਸੰਖੇਪ

ਟੇਲ ਰੂਟ	ਟੇਲਿੰਗ ਵਿਵਸਥਾ	ਟੇਲ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ (ਅਕਤੂਬਰ - Q4 2022)
ਐੱਮ5ਐਸਡਬਲਯੂ.(M5SW)*	ਸਥਿਰ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$5.20 Class B: \$15.59 (3.0x)
ਪੂਰਬੀ ਵਿਤਰਕ*	ਸਥਿਰ (ਸਿਰਫ ਉੱਤਰ ਵੱਲ)	Class A: \$8.84 Class B: \$17.69 (2.0x)
ਹਿੱਲਜ਼ ਐੱਮ 2	ਬਿੰਦੂਆਂ ਦੁਆਰਾ ਫਿਕਸਡ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$2.63-\$8.90 Class B: \$7.90-\$26.69 (3.0x)
ਕਰਾਸ ਸਿਟੀ ਟਨਲ	ਫਿਕਸਡ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$3.01-\$6.38 Class B: \$6.02-\$12.76 (2.0x)
ਲੇਨ ਕੋਵ ਸੁਰੰਗ	ਫਿਕਸਡ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$3.70 Class B: \$12.50 (3.4x)
ਮਿਲਟਰੀ ਰੋਡ ਈ-ਰੈਂਪਸ	ਫਿਕਸਡ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$1.85 Class B: \$6.25 (3.4x)
ਉੱਤਰੀ ਕਨੈਕਸ	ਫਿਕਸਡ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$8.90 Class B: \$26.69 (3.0x)
ਵੈਸਟਲਿੰਕ ਐੱਮ 7	ਦੂਰੀ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$0.45 per km (Max \$9.05) Class B: \$1.36 per km (Max \$27.15) (3.0x)
ਵੈਸਟਕਨੈਕਸ ਐੱਮ 4	ਦੂਰੀ + ਫਲੈਗਫਾਲ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$1.48 flagfall + \$0.55 per km (Max \$8.87) Class B: \$4.44 flagfall + \$1.64 per km (Max \$26.61) (3.0x)
ਵੈਸਟਕਨੈਕਸ ਐੱਮ 5 ਈਸਟ	ਦੂਰੀ + ਫਲੈਗਫਾਲ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$1.48 flagfall + \$0.55 per km (Max \$7.52) Class B: \$4.44 flagfall + \$1.64 per km (Max \$22.56) (3.0x)
ਵੈਸਟਕਨੈਕਸ ਐੱਮ 8	ਦੂਰੀ + ਫਲੈਗਫਾਲ (ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ)	Class A: \$1.48 flagfall + \$0.55 per km (Max \$7.52) Class B: \$4.44 flagfall + \$1.64 per km (Max \$22.56) (3.0x)
ਐੱਸਐੱਚਬੀ./ ਐਸਐਚਟੀ	ਫਿਕਸਡ / ਦਿਨ ਦਾ ਸਮਾਂ (ਸਿਰਫ ਦੱਖਣ ਵੱਲ)	Time of Day: Peak \$4, Off-peak \$2.50, Shoulder \$3

17 ਅਕਤੂਬਰ 2022 ਤੱਕ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ:

ਕਲਾਸ A ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ: 2.8 ਮੀਟਰ ਜਾਂ ਘੱਟ ਉਚਾਈ ਅਤੇ 12.5 ਮੀਟਰ ਜਾਂ ਘੱਟ ਲੰਬਾਈ। (ਪੂਰਬੀ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰ ਅਤੇ ਐੱਮ5ਐਸਡਬਲਯੂ.(M5SW) ਲਈ, ਕਲਾਸ A ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਤਾਂ 2.0 ਮੀਟਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਤੋਂ ਘੱਟ ਤਿੰਨ-ਐਕਸਲ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ 2.8 ਮੀਟਰ ਦੀ ਉਚਾਈ ਤੋਂ ਘੱਟ ਦੋ-ਐਕਸਲ ਵਾਹਨ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ)

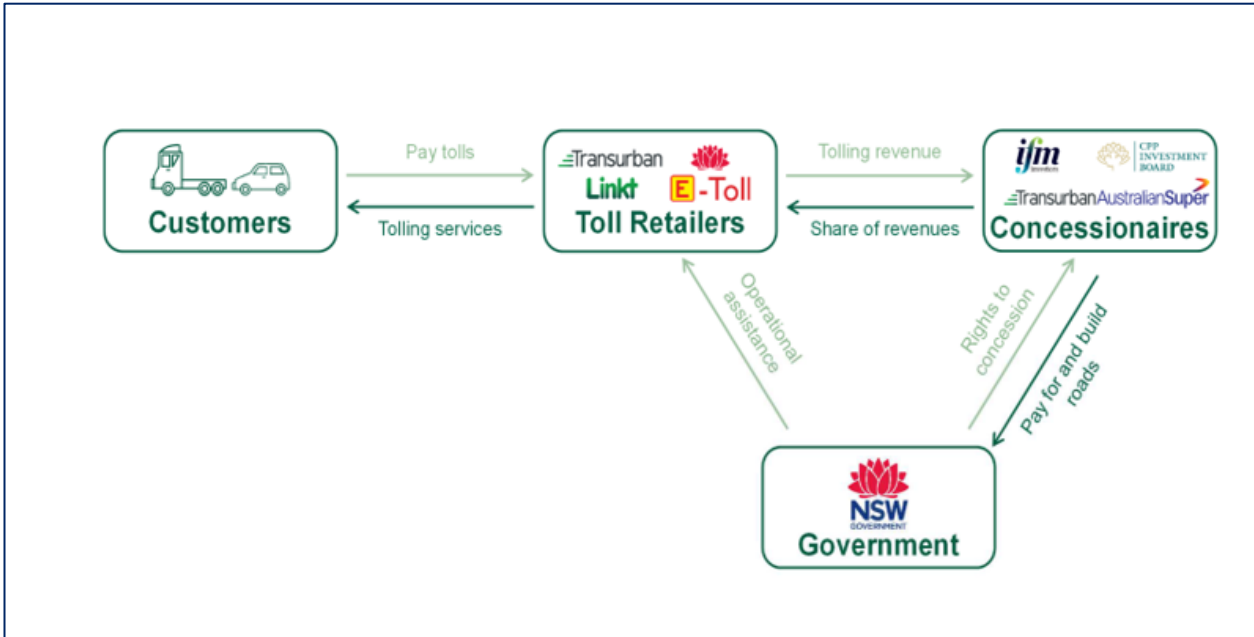
ਕਲਾਸ B ਪਰਿਭਾਸ਼ਾ: ਉਹ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨ ਜੋ ਕਲਾਸ A ਦੇ ਮਾਪ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਨ

* ਈਸਟਰਨ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰ ਅਤੇ ਐੱਮ5ਐਸਡਬਲਯੂ.(M5SW) ਲਈ, ਕਲਾਸ A ਦੇ ਵਾਹਨ ਜਾਂ ਤਾਂ 2.0 ਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਚਾਈ ਵਾਲੇ 3-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ 2.8 ਮੀਟਰ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਚਾਈ ਵਾਲੇ 2-ਐਕਸਲ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਹੋਣੇ ਚਾਹੀਦੇ ਹਨ।

3.3 ਟੋਲਿੰਗ ਈਕੋਸਿਸਟਮ

ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਟੋਲਿੰਗ ਈਕੋਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਚਾਰ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪਾਰਟੀਆਂ ਹਨ: ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਸਰਕਾਰ, ਟੋਲ ਰੋਡ ਰਿਆਇਤਾਂ, ਟੋਲ ਰਿਟੇਲਰ, ਅਤੇ ਟੋਲ ਰੋਡ ਗਾਹਕ। ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤਾ ਚਿੱਤਰ 3 ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਟੋਲਿੰਗ ਈਕੋਸਿਸਟਮ ਵਿੱਚ ਇਹਨਾਂ ਪਾਰਟੀਆਂ ਵਿਚਕਾਰ ਇੰਟਰਫੇਸ ਦੀ ਵਿਆਖਿਆ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਚਿੱਤਰ 3: ਐਨ.ਐਸ ਡਬਲਯੂ ਟੋਲਿੰਗ ਈਕੋਸਿਸਟਮ



4

ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਕੇਸ

4 ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਿੰਗ ਵਿਵਸਥਾ ਨਾਲ ਸਮੱਸਿਆਵਾਂ

ਗਾਹਕਾਂ, ਆਪਰੇਟਰਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਹਿੱਸੇਦਾਰਾਂ ਨਾਲ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਅਤੇ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਦੇ ਨਾਲ ਤਿੰਨ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਦਾ ਖੁਲਾਸਾ ਕੀਤਾ ਹੈ:

- ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਦੀ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਮਾਮਲੇ ਵਿੱਚ ਟੇਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਅਨੁਕੂਲਤਾ ਦੀ ਘਾਟ ਜਿਸ ਨਾਲ ਪੀਕ ਪੀਰੀਅਡਾਂ (ਵੱਧ ਆਵਾਜਾਈ) ਦੌਰਾਨ ਭੀੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ ਜੋ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕਰਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੀ ਹੈ।
- ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਜਿਸ ਨਾਲ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਮਾੜਾ ਤਜਰਬਾ, ਟੇਲ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਮੁਸ਼ਕਲ, ਗ਼ੈਰ-ਯੂਨੀਫਾਰਮ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਵਾਧਾ, ਅਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਦੇ ਦੋ ਇੱਕ ਪਾਸੇ ਤੋਂ ਦੂਜੇ ਪਾਸੇ ਦੇ ਦੌਰਿਆਂ ਲਈ ਉੱਚ ਟੇਲ ਦੀ ਸਮੱਸਿਆ ਹੁੰਦੀ ਹੈ।
- ਟੇਲ ਰੋਡ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਨਿਰਪੱਖਤਾ, ਅਤੇ ਇਕੁਇਟੀ ਮੁੱਦੇ, ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਉੱਚ ਸੰਘਣਤਾ ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਸਿਡਨੀ ਵਰਗੇ ਸੀਮਤ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਵਾਲੇ ਖੇਤਰਾਂ 'ਤੇ ਟੇਲ ਦਾ ਅਸਪਸ਼ਟ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈ ਰਿਹਾ ਹੈ।

4.1 ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲਨ ਦੀ ਘਾਟ ਕਾਰਨ ਭੀੜ-ਭੜੱਕਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ

ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਟੇਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਖੰਡਿਤ ਵਿਕਾਸ ਅਤੇ ਟੇਲ ਸੈੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਕੇਸ-ਦਰ-ਕੇਸ ਪਹੁੰਚ ਦਾ ਮਤਲਬ ਹੈ ਕਿ ਟੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਉਪ-ਅਨੁਕੂਲ ਢੰਗ ਨਾਲ ਕੰਮ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਸਿੱਟੇ ਵਜੋਂ, ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ ਵਿੱਚ ਅੰਤਰ ਦੇ ਕਾਰਨ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਸਮਾਨ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਨਹੀਂ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਤੇਜ਼ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸਮੇਂ ਜਾਂ ਹੋਰ ਮੁਫ਼ਤ ਰੂਟ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਲਾਭ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਤਰਜੀਹ ਦੇਣਗੇ।

ਟੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕਾਂ 'ਤੇ ਭੀੜ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਆਰਥਿਕ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਘਟਾਉਂਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਸਮੁੱਚੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਰੋਕਦੀ ਹੈ। ਕੀਮਤ ਰੱਖਣ ਲਈ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪਹੁੰਚ ਟੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਅਤੇ ਮੁੱਖ ਅਤੇ ਗ਼ੈਰ-ਟੇਲ ਵਾਲੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਵਿਚਕਾਰ ਆਵਾਜਾਈ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਸ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਵਿੱਚ ਸਮੁੱਚੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਹੋਣ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣ ਲਈ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਇਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

4.2 ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਨੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਅਸੰਗਤੀਆਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਹੈ।

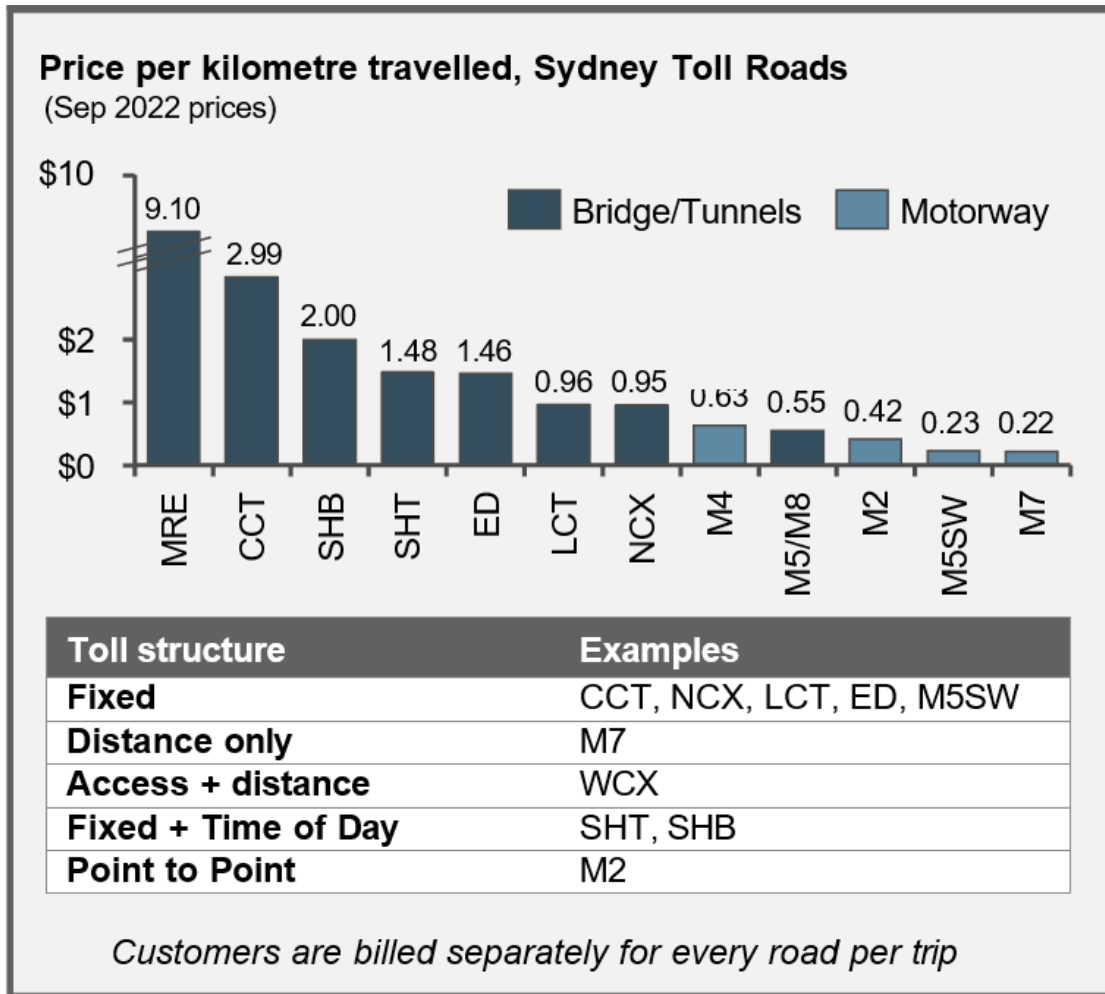
ਨਿਸ਼ਚਤ ਕੀਮਤਾਂ, ਦੂਰੀ-ਅਧਾਰਿਤ ਕੀਮਤਾਂ, ਪਹੁੰਚ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ ਦੂਰੀ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਅਤੇ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਸਮੇਤ, ਮੁੱਲ ਵਿਧੀ ਦਾ ਮਿਸ਼ਰਣ, ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਯਾਤਰਾ ਲਈ ਬਹੁਤ ਵੱਖਰੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵੱਲ ਲੈ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਇਸਦੇ ਇਲਾਵਾ:

- ਟੇਲ ਲਈ ਯਾਤਰਾ ਕਰਨ ਦੀ ਦਿਸ਼ਾ ਦੇ ਸੰਬੰਧ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਹਨ - ਪੂਰਬੀ ਡਿਸਟਰੀਬਿਊਟਰ, ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਬ੍ਰਿਜ ਅਤੇ ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਟਨਲ ਨੂੰ ਛੱਡ ਕੇ ਬਾਕੀ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ ਹਨ।
- ਕੁਝ ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਗੁਣਕ ਦੇ ਨਾਲ, ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿੱਚ ਪਰਿਵਰਤਨਸ਼ੀਲਤਾ ਹੈ
- ਸੜਕ 'ਤੇ ਸੰਕੇਤ ਅਸੰਗਤ ਅਤੇ ਨਾਕਾਫ਼ੀ ਹਨ, ਜਿਸ ਕਰਕੇ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਇਹ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਹੋ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਕਿ ਕੀ 'ਪਲ ਵਿੱਚ' ਟੇਲ ਰੋਡ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨੀ ਹੈ ਜਾਂ ਨਹੀਂ।

ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਆਰਥਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਕੁਸ਼ਲ ਹੋਣ ਲਈ, ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਉੱਚ-ਮੁੱਲ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵਪਾਰਕ ਜਾਂ ਭਾੜੇ ਦੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਉਹਨਾਂ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਦੇ ਯੋਗ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਕੀਮਤਾਂ ਦੀਆਂ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਟੇਲ ਰੋਡ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਜਾਂ ਨਹੀਂ, ਇਸ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਟੇਲ ਰੋਡ ਦੀ ਗ਼ੈਰ-ਅਨੁਕੂਲ ਵਰਤੋਂ ਅਤੇ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਅਕੁਸ਼ਲਤਾਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ।

ਹੇਠਾਂ ਚਿੱਤਰ 4 ਟੇਲ ਰੋਡ ਦੁਆਰਾ, ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਦੂਰੀ ਦੁਆਰਾ ਯਾਤਰਾ ਕੀਤੀ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਦੀ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ।



ਨੋਟ: ਮਿਲਟਰੀ ਰੋਡ ਈ-ਰੈਂਪਸ (ਐਮਆਰਈ) ਇੱਕ ਅੰਦਰੂਨੀ ਸੜਕ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਤੀ ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਮੁੱਲ ਦੀ ਗਣਨਾ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਅਨੁਸਾਰ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।
ਰੈਂਪ ਦੀ ਲੰਬਾਈ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭਾਵ \$1.82 ਚਾਰਜ 'ਤੇ ਲਗਭਗ 200 ਮੀਟਰ ਰੈਂਪ

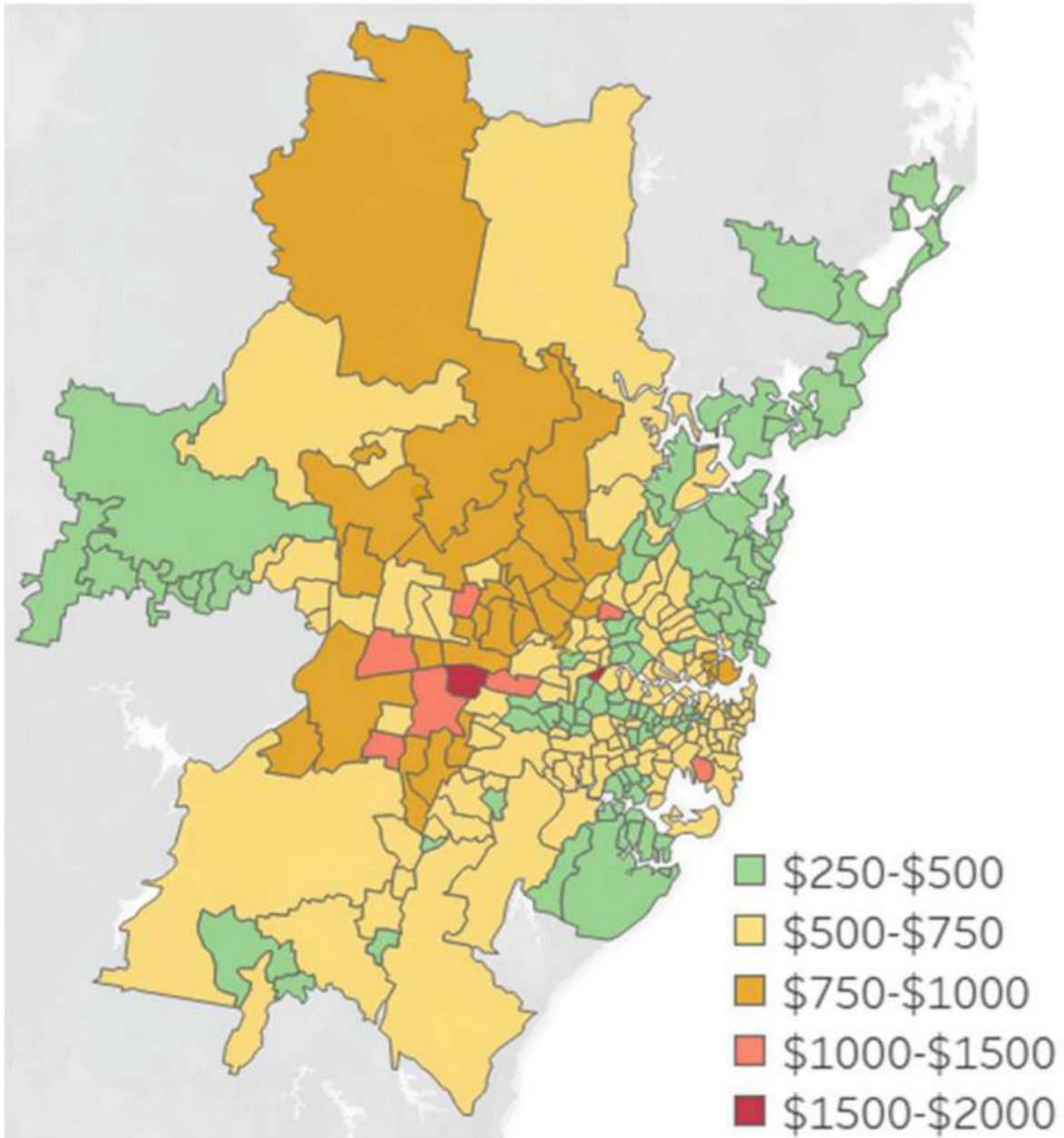
4.3 ਰਹਿਣ-ਸਹਿਣ ਦੀ ਲਾਗਤ, ਨਿਰਪੱਖਤਾ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰੀ

ਸਿਡਨੀ ਦਾ ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਲੋਕਾਂ ਅਤੇ ਮਾਲ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਇੱਕ ਪ੍ਰੀਮੀਅਮ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਹੱਲ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ, ਨੈੱਟਵਰਕ ਉਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਸਭ ਤੋਂ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਇੱਕ ਵਾਧੂ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਲਪ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦਾ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਇਹ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਕਿ ਕੁਝ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪੱਛਮੀ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ, ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਸੇਵਾਵਾਂ ਅਤੇ ਰੁਜ਼ਗਾਰ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕਮਾਤਰ ਆਵਾਜਾਈ ਵਿਕਲਪ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਲਈ ਨਿਰਪੱਖ, ਬਰਾਬਰ ਮੁੱਲ ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਜ਼ਰੂਰੀ ਹੈ ਕਿ ਗਾਹਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚ ਕਰਨ ਵੇਲੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਚੋਣ ਦੇ ਪੱਧਰ ਦੁਆਰਾ ਗਲਤ ਢੰਗ ਨਾਲ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਨਾ ਹੋਣ।

ਹੇਠਾਂ ਚਿੱਤਰ 5 2020-21 ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਲਈ ਸਿਡਨੀ ਪੇਸਟਕੋਡ ਦੁਆਰਾ ਟੋਲ 'ਤੇ ਐਸਤ ਸਾਲਾਨਾ ਖਰਚ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਸਾਲਾਨਾ ਖਰਚ ਪੱਛਮੀ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਇਆ।

ਚਿੱਤਰ 1: ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਪੇਸਟਕੇਡ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਤੀ ਗ੍ਰੈਰ-ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਗਾਹਕ ਖਾਤੇ ਦਾ ਔਸਤ ਟੋਲ ਖਰਚ



ਅੱਜ ਤੱਕ ਕੀਤੇ ਗਏ ਕੰਮ ਤੋਂ ਪਤਾ ਚਲਦਾ ਹੈ ਕਿ ਟੋਲ ਮੁੱਲ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨੂੰ ਇਸ ਲਈ ਟੋਲ ਮਾਲੀਆ ਅਤੇ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਕੁਸਲਤਾ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਸਿਡਨੀ ਭਰ ਦੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਅਤੇ ਹਾਲਾਤਾਂ ਨੂੰ ਧਿਆਨ ਵਿੱਚ ਰੱਖਣਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ।

5

ਟੇਲਿੰਗ ਡਿਜ਼ਾਈਨ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ

5 ਮੁੱਲ ਅਤੇ ਗ਼ੈਰ-ਮੁੱਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਵਿਕਾਸ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਨੇ ਸੰਕੇਤ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਕਿ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਢਾਂਚਾ ਸ਼ੁਰੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਟੇਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਆਰਥਿਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਟੇਲਿੰਗ ਇਕੁਇਟੀ, ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਸਮਰੱਥਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮੌਕਾ ਪੇਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੰਭਾਵੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਅਤੇ ਹੋਰ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਰਾਹੀਂ, ਸਰਕਾਰ ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਆਰਥਿਕ ਅਤੇ ਗ਼ੈਰ-ਆਰਥਿਕ ਲਾਭ ਪੈਦਾ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

5.1 ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤ

ਸੰਭਾਵੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਨੂੰ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ, ਨਿਰਪੱਖ ਅਤੇ ਬਰਾਬਰ ਮੁੱਲ , ਅਤੇ ਬਿਹਤਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਦੇ ਮੁੱਖ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੁਆਰਾ ਸੇਧ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਸੀ।

ਹੋਰ ਵਿਚਾਰਾਂ ਅਤੇ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨੇ ਵੀ ਟੇਲ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਨੂੰ ਪ੍ਰਭਾਵਿਤ ਕੀਤਾ:

- ਪਰਿਵਰਤਨ ਦਾ ਪੱਧਰ ਜੋ ਕਿ ਤਬਦੀਲੀ ਦੀ ਸਵੀਕ੍ਰਿਤੀ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਮਾਜ 'ਤੇ ਥੋਪਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ
- ਪੂਰੇ ਗ੍ਰੇਟਰ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਟੇਲਿੰਗ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ
- ਗਾਹਕਾਂ ਦੀ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜ਼ਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਚੋਣ
- ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰਵੇਅ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਇਤਿਹਾਸਕ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖੀ ਲਾਗਤਾਂ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਤਹੀ ਸੜਕਾਂ, ਸੁਰੰਗਾਂ ਅਤੇ ਪੁਲ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ
- ਘੱਟ ਟੇਲ ਰੋਡ ਮਾਲੀਏ ਲਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਕੋਈ ਲੋੜ, ਜੇਕਰ ਕੋਈ ਹੋਵੇ
- ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਿੰਗ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਅਤੇ ਟੇਲ ਮੁੱਲ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਬਦਲਾਅ

5.2 ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੀ ਬਣਤਰ

ਤਿੰਨ ਕਦਮਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਵਿਕਾਸ ਲਈ ਆਧਾਰ ਬਣਾਇਆ:

1. ਅੰਤਰੀਵ ਅਧਾਰ ਬਣਤਰ
2. ਵਾਧੂ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਵਿਕਲਪ
3. ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਪੱਧਰ

5.2.1 ਅਧਾਰ ਬਣਤਰ

ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਿਡਨੀ ਦੀਆਂ ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ ਉੱਤੇ ਕਈ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਵਸਥਾ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਵਰਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਜਿਵੇਂ ਕਿ, ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਸੰਭਾਵੀ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਲੰਬੀ ਸੂਚੀ ਹੈ:

- ਇੱਕ ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਮੁੱਲ
- ਸਮਾਂ-ਆਧਾਰਿਤ ਮੁੱਲ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ ਰੇਜ਼ਾਨਾ ਜਾਂ ਸਾਲਾਨਾ ਪਾਸ)
- ਗਤੀਸ਼ੀਲ ਮੁੱਲ
- ਜ਼ੋਨਲ ਮੁੱਲ
- ਦੂਰੀ-ਆਧਾਰਿਤ ਮੁੱਲ
- ਐਕਸੈਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੂਰੀ ਮੁੱਲ
- ਉਪਰੋਕਤ ਦਾ ਸੁਮੇਲ

ਉਪਰੋਕਤ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਪਿਛਲੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਵਿੱਚ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਕਿ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਐਕਸੈਸ ਦੇ ਨਾਲ-ਨਾਲ ਦੂਰੀ ਦੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਢਾਂਚਾ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨਾਲ ਸਭ ਤੋਂ ਵਧੀਆ ਢੰਗ ਨਾਲ ਅਨੁਕੂਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਹ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਢਾਂਚਾ ਸਾਰੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਬੁਨਿਆਦੀ ਮੁੱਲ ਇਕਸਾਰਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਤਰ੍ਹਾਂ ਛੋਟੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ਾਜਨਕ ਬਣਾ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੋ ਮੋਟਰਵੇਅ 'ਤੇ ਭੀੜ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ ਅਤੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਲਈ ਵਿਘਨ ਪਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਗਾਹਕ ਦੀ ਸ਼ਮੂਲੀਅਤ ਨੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਕਿ ਇੱਕ ਢੁਕਵੀਂ ਪਹੁੰਚ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਅਨੁਭਵੀ ਅਤੇ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਨਿਰਪੱਖ ਮੰਨਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਦੂਰੀ ਦਾ ਚਾਰਜ ਜ਼ਿਆਦਾ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਇਕੁਇਟੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਨਾਲ ਹੀ ਦੂਰ ਤੱਕ ਗੱਡੀ ਚਲਾਉਣ ਵਾਲੇ ਟੋਲ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਚਾਰਜ ਕੀਤਾ ਜਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

5.2.2 ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਲਈ ਪੂਰਕ ਵਿਕਲਪ

ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਪੂਰਕ ਕਰਨ ਲਈ ਉਪਲਬਧ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਵਿੱਚੋਂ, ਤਿੰਨ ਵਾਧੂ ਵਿਕਲਪਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ:

- ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਈਸਟਰਨ ਡਿਸਟ੍ਰੀਬਿਊਟਰ ਐਂਡ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ (SHCs) ਸਮੇਤ ਸਾਰੀਆਂ ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਦੇ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ ਅਤੇ ਅੱਧੇ ਮੁੱਲ ਵਾਲੀ ਟੋਲਿੰਗ, ।
- ਨਵੇਂ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਗੁਣਕ, ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦੇ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟਰੇਲਰ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਨੂੰ ਘੱਟ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨਾ ਹੋਵੇਗਾ)
- ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ ਰਾਹੀਂ ਦਿਨ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੇ ਟੋਲਿੰਗ, ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਤੋਂ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ।

5.2.3 ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਹਿੱਸੇ

ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਸਹੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰ ਦੀ ਸਥਾਪਨਾ ਕਰਨਾ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਹੈ।

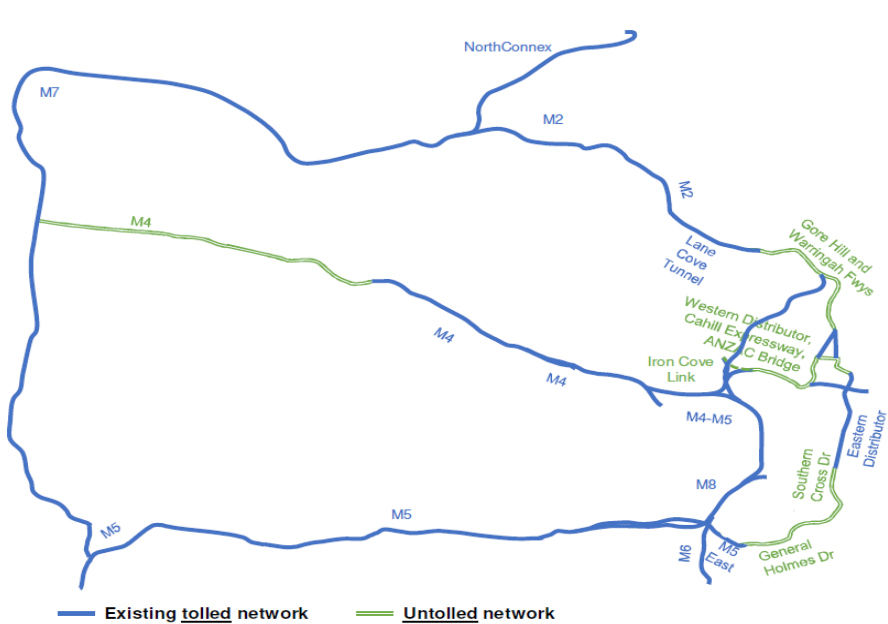
ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਮਾਡਲਿੰਗ ਨੇ ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਭਾਗਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕੀਤੀ:

- ਪਹੁੰਚ ਚਾਰਜ
- ਜ਼ੋਨ ਦੁਆਰਾ ਦੂਰੀ ਦੇ ਖਰਚੇ
- ਟੋਲ ਵਾਧਾ

5.3 ਟੋਲਿੰਗ ਦੀ ਹੱਦ

ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਕੀਤੇ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਈ.ਟੀ.ਐਨ) ਤੋਂ ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਲਗਾਤਾਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ, ਜਾਂ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) ਤੱਕ ਟੋਲਿੰਗ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੇ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ। ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਸੰਕਲਪ ਵਿੱਚ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੇ ਲਗਭਗ 36 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ (ਹੇਠਾਂ ਚਿੱਤਰ 6 ਦੇਖੋ)।

ਚਿੱਤਰ 6: ਸਿਡਨੀ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ (2031 ਸਥਿਤੀ)



Existing (untolled) motorways	Distance
M4 (M7 to WestConnex)	15 km
Gore Hill Freeway	4 km
Warringah Freeway	4 km
Cahill Expressway	2 km
Western Distributor and ANZAC Bridge	4 km
Southern Cross Drive	5 km
General Holmes Drive	2 km
Total	36 km
Future committed motorways	
Iron Cove Link	8 km
M12 (excluded from map)	16 km
Total	29 km

ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ 'ਤੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਇਹ ਪੂਰੇ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਲੰਬੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਮੁੱਲ ਲਈ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਨਾਲ ਵੀ ਮੇਲ ਖਾਂਦਾ ਹੈ ।

ਇਲੈਕਟ੍ਰਿਕ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵਿਤ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਈਧਨ ਆਬਕਾਰੀ ਟੈਕਸ ਵਿੱਚ ਗਿਰਾਵਟ ਦੇ ਕਾਰਨ ਸੜਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਕੀਮਤਾਂ ਵਿਵਸਥਾ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨਾ ਢੁੱਕਵਾਂ ਹੈ, ਜਿਸ ਨੇ ਆਸਟ੍ਰੇਲੀਆ ਭਰ ਦੀਆਂ ਸਰਕਾਰਾਂ ਲਈ ਇਤਿਹਾਸਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੜਕੀ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਫੰਡ ਕੀਤਾ ਹੈ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਨੇ ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਚੁਣੌਤੀਪੂਰਨ ਮੰਨਿਆ, ਕਿਉਂਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਬਜ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇ ਕੀਤੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੂੰ ਟੋਲ ਕਰਨਾ ਮੁਸ਼ਕਲ ਸੀ।

5.4 ਟੋਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਸਥਿਤੀ

ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਤਿੰਨ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਸਥਿਤੀ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

5.4.1 ਡੂ-ਮਿਨੀਮਮ ਸਥਿਤੀ

ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਣ ਵਾਲਾ ਇੱਕ ' ਡੂ ਮਿਨੀਮਮ' ਸਥਿਤੀ - ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਢਾਂਚੇ, ਵਾਧੇ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਟ੍ਰੀਟਮੈਂਟ - ਨੂੰ ਵਿਕਲਪਕ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਤੁਲਨਾਕਾਰ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਨੇ ਕੁਝ ਸਪੱਸ਼ਟ ਟੋਲਿੰਗ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਸੰਬੋਧਿਤ ਕੀਤਾ - ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਯੂਨੀਡਾਇਰੈਕਸ਼ਨਲ ਟੋਲ ਰੂਟਾਂ (ਪੂਰਬੀ ਵਿਤਰਕ ਅਤੇ ਐੱਸ.ਐੱਚ.ਸੀ) 'ਤੇ ਅੱਧੀ-ਮੁੱਲ, ਦੋ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ ਟੋਲਿੰਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਕੇ।

5.4.2 ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਈ.ਟੀ.ਐਨ) ਸਥਿਤੀ

ਇਸ ਵਿਕਲਪ ਨੇ ਇਕੁਇਟੀ ਅਤੇ ਕਿਫਾਇਤੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਈ.ਟੀ.ਐਨ) ਲਈ ਨਵੀਂ (ਡੂ ਮਿਨੀਮਮ) ਅਧਾਰ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ। ਇਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ-ਵਿਆਪਕ ਪਹੁੰਚ ਪਲੱਸ ਦੂਰੀ (ਜ਼ੋਨਲ) ਮੁੱਲ ਢਾਂਚਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਪੰਜ ਦੂਰੀ ਵਾਲੇ ਜ਼ੋਨ, ਸਾਰੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਦੋ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ ਟੋਲਿੰਗ, ਅਤੇ ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਬਾਰੀਕ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਵਰਗੀਕਰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

5.4.3 ਲਗਾਤਾਰ(ਕੰਟੀਨੂਓਸ) ਟੋਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) ਸਥਿਤੀ

ਇਸ ਸਥਿਤੀ ਵਿੱਚ ਨੂੰ ਪੂਰੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) ਵਿੱਚ ਈ.ਟੀ.ਐਨ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਸਮਾਨ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿਕਲਪ ਲਾਗੂ ਕਰਕੇ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ

ਦੇ ਰੂਪਾਂ ਨੂੰ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ:

- **ਸੀ.ਟੀ. ਐਨ ਵਿਕਲਪ A - ਕੁਸ਼ਲਤਾ:** ਇਸ ਵੇਰੀਐਂਟ ਨੇ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰ ਅਪਣਾਇਆ ਹੈ ਜੋ ਸਭ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨੈੱਟਵਰਕ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।
- **ਸੀ.ਟੀ. ਐਨ ਵਿਕਲਪ B - ਜ਼ੋਨਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ:** ਇਸ ਵੇਰੀਐਂਟ ਨੇ ਜ਼ੋਨਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਨੂੰ ਅਪਣਾਇਆ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਕਿਫਾਇਤੀ ਨਤੀਜਿਆਂ ਦੇਵਾਂ 'ਤੇ ਕੇਂਦਰਿਤ ਕੀਤਾ।

5.5 ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰ

ਹਰੇਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਤਹਿਤ, ਨਿਮਨਲਿਖਤ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ 'ਤੇ ਧਿਆਨ ਕੇਂਦਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਤਿੰਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਰੁੱਧ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਖਾਸ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ ਨੂੰ ਮਾਡਲ ਬਣਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ:

- ਗਾਹਕ 'ਤੇ ਮੁੱਲ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਕਿਫਾਇਤੀ ਅਤੇ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਚੋਣ ਨੂੰ ਸੰਬੰਧਨ ਕਰਨਾ)
- ਆਵਾਜਾਈ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਭਾਵ
- ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਇਹਨਾਂ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਕਰਨ ਅਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰਾਂ ਲਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨ ਵਿਕਸਿਤ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ।

5.6 ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨ

ਐਕਸੈਸ ਪਲੱਸ ਦੂਰੀ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਰਚਨਾਵਾਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ। ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਕਈ ਲਾਭਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਲਈ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਮੁੱਲ ਦੇ ਭਿੰਨਤਾਵਾਂ ਦੁਆਰਾ ਵਧੇਰੇ ਬਰਾਬਰੀ ਵਾਲੇ ਨਤੀਜਿਆਂ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਲਚਕਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨਾ
- ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਵਿਆਪਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਬਿਹਤਰ-ਆਗਿਆ ਦੇਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ
- ਹੋਰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਭੁਗਤਾਨ ਮੁੱਲ ਮਾਡਲਾਂ ਲਈ ਆਧਾਰ ਬਣਾਉਣਾ।

ਇਸ ਵਿਧੀ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੋਂ ਭਵਿੱਖ ਦੀ ਪਹੁੰਚ ਅਤੇ ਦੂਰੀ ਮੁੱਲ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਤੱਕ ਸਭ ਤੋਂ ਸੁਚਾਰੂ ਤਬਦੀਲੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

5.6.1 ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦੀ ਗਿਣਤੀ

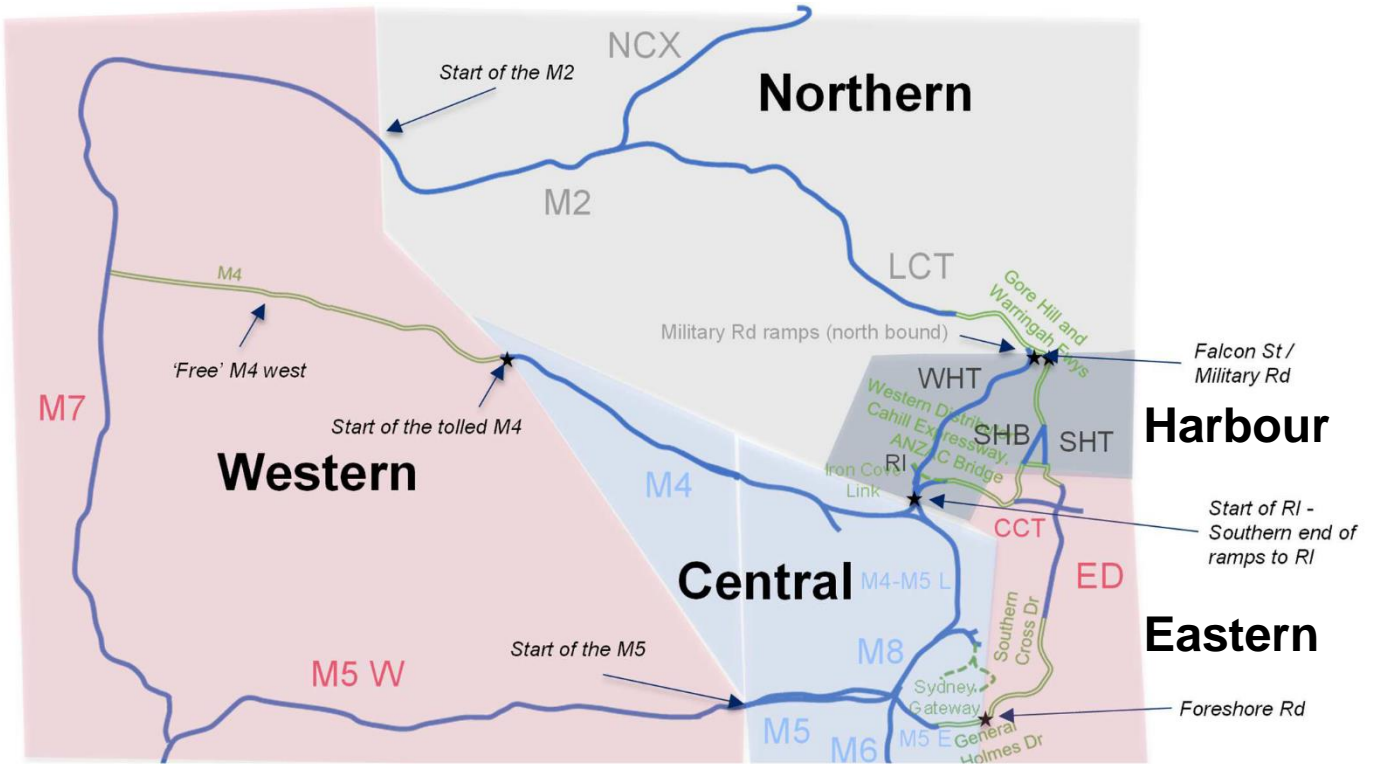
ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਇਕੁਇਟੀ ਅਤੇ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਨੂੰ ਵੱਧ ਤੋਂ ਵੱਧ ਕਰਨ ਲਈ ਮਲਟੀਪਲ ਜ਼ੋਨ ਹੋਣ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ, ਬਨਾਮ ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਮੁੱਲ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਪਾਰ-ਆਫ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਭਵਿੱਖੀ ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਲਚਕਤਾ ਦੀ ਲੋੜ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਜਿੱਥੇ ਇਹ ਸੜਕਾਂ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਰੂਟਾਂ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਟਨਲ ਦੇ ਸਿੱਧੇ ਵਿਕਲਪ ਪੇਸ਼ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ।

ਇਹਨਾਂ ਪ੍ਰਤੀਯੋਗੀ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਚੰਗਾ ਸੰਤੁਲਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਵਿਕਲਪ ਤਿੰਨ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਪੰਜ ਮੋਟਰਵੇ ਜ਼ੋਨ ਬਣਾਉਣਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ੋਨਾਂ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਚਿੱਤਰ 7 ਅਤੇ ਹੇਠਾਂ ਸਾਰਣੀ 4 ਵਿੱਚ ਦਿੱਤਾ ਗਿਆ ਹੈ:

ਚਿੱਤਰ 7: ਸਿਡਨੀ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦਾ ਨਕਸ਼ਾ – ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ੋਨ



ਸਾਰਣੀ 4: ਪ੍ਰਸਤਾਵਿਤ ਜ਼ੋਨ, ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰ

#	ਜ਼ੋਨ	ਸੜਕਾਂ	ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰ
1	ਪੱਛਮੀ	M7, M5SW	ਸਭ ਤੋਂ ਘੱਟ
2	ਕੇਂਦਰੀ	WCX, M6	ਮੱਧਮ
3	ਉੱਤਰੀ	NCX, M2, LCT, Military Road	ਮੱਧਮ
4	ਹਾਰਬਰ	SHT, SHB, WHT	ਮੱਧਮ
5	ਪੂਰਬੀ	ED, CCT	ਸਭ ਤੋਂ ਉੱਚਾ
ਐਕਸੈਸ ਚਾਰਜ		ਸਾਰੀਆਂ ਸੜਕਾਂ	

ਇੱਕ ਪੰਜ-ਜ਼ੋਨ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ, ਇਕੁਇਟੀ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਹੱਲ ਕਰਨ, ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਫੈਸਲਿਆਂ ਲਈ ਲਚਕਤਾ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਇੱਕ ਅਨੁਕੂਲ ਸੰਤੁਲਨ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਘੱਟ ਜ਼ੋਨ (ਅਰਥਾਤ ਸਿਰਫ਼ ਦੋ ਜ਼ੋਨ) ਇਕਸਾਰਤਾ ਨੂੰ ਵਧਾ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਪਰ ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ 'ਬਦਤਰ' ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਘੱਟ ਜ਼ੋਨ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨਾਲ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਸਰਕਾਰ ਦੀ ਸਮਰੱਥਾ ਨੂੰ ਵੀ ਸੀਮਤ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਪੰਜ ਜ਼ੋਨਾਂ ਨੂੰ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕਰਨਾ ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚ ਵਿਭਿੰਨਤਾ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਬਾਰੀਕੀ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਲਈ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਸੀ:

- ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਉਸਾਰੀ ਦੀ ਲਾਗਤ
- ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਦੇ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਚੋਣ
- ਟੋਲਡ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਤੋਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਵਸੂਲੀ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ।

ਹਾਰਬਰ ਜ਼ੋਨ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼ (SHCs) ਦੀ ਵਿਲੱਖਣ ਸਥਿਤੀ 'ਤੇ ਵਾਧੂ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

5.6.2 ਹਾਰਬਰ ਜ਼ੋਨ

ਇੱਕ ਨਵੇਂ ਨੈੱਟਵਰਕ-ਵਿਆਪੀ ਢਾਂਚੇ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਐਕਸੈਸ ਪਲੱਸ ਦੂਰੀ ਚਾਰਜ) ਲਈ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ ਦੀ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ।

ਇਤਿਹਾਸਕ ਵਿਗਾੜਾਂ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ ਟੇਲ ਸਿਰਫ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਤਰਫਾ ਲਾਗੂ ਹੁੰਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਉੱਤਰ ਵੱਲ ਅਤੇ ਦੱਖਣ ਵੱਲ ਜਾਣ ਵਾਲੀਆਂ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਸੰਤੁਲਨ ਪੈਦਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।

2009 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਕੋਈ ਮੁੱਲ ਨਹੀਂ ਵਧਣ ਕਾਰਨ ਦੋਵਾਂ ਦਿਸ਼ਾਵਾਂ ਵਿੱਚ ਪੀਕ ਘੰਟਿਆਂ ਵਿੱਚ ਭਾਰੀ ਭੀੜ ਪੈਦਾ ਹੋਈ ਹੈ।

ਅੰਤ ਵਿੱਚ, ਹਰੇਕ ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ (ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਟਨਲ ਸਮੇਤ) ਨੂੰ ਪਾਰ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਲਈ ਬਰਾਬਰ ਜਾਂ ਇਕਸਾਰ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਇੱਕ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਸਿੰਗ ਦੂਜੇ ਨਾਲੋਂ ਸਸਤਾ ਹੋਣ ਤੇ ਪੈਦਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਇੱਕ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਜਿਸਨੇ ਸਾਰੇ ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ ਲਈ 2 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਪ੍ਰਤੀ ਕਰਾਸਿੰਗ 'ਤੇ ਇੱਕ (ਕਲਪਨਾਤਮਕ) ਨਿਸ਼ਚਿਤ ਦੂਰੀ ਬਣਾਈ, ਜੋ ਕਿ:

- ਹਾਰਬਰ ਦੇ ਪਾਰ ਅਸਲ ਯਾਤਰਾ ਦੂਰੀ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ, ਦੂਰੀ ਦੇ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਬਰਾਬਰ ਕਰੇ
- ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ 'ਤੇ ਹਰ ਤਰੀਕੇ ਨਾਲ ਟੋਲ ਕਰਨ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਕੇ ਅਤੇ ਦਿਨ ਦੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਉੱਚ ਮੁੱਲ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਸੰਭਾਵੀ ਵਿਆਪਕ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰਤਾ ਬਣਾਈ ਰੱਖੇ
- ਕਰਾਸਿੰਗਾਂ ਵਿਚਕਾਰ ਆਵਾਜਾਈ ਅਸੰਤੁਲਨ ਦੇ ਜ਼ੋਖਮ ਨੂੰ ਦੂਰ ਕਰੇ।

5.7 ਵਾਧਾ

ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਵਾਧਾ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਲਈ ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਇਕੁਇਟੀ ਮੁੱਦੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੀਆਂ ਹਨ। ਘੱਟੋ-ਘੱਟ, ਇਕਸਾਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਲਈ ਸਮੇਂ ਦੇ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਐਸਕੇਲੇਸ਼ਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਪੂਰਵ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਵਾਧਾ ਦਰਾਂ ਦੀ ਵਜ਼ਨ ਔਸਤ 'ਤੇ ਜਾਂ ਇਸ ਦੇ ਆਲੇ-ਦੁਆਲੇ ਨਿਰਧਾਰਤ ਦਰ ਦੇ ਰੂਪ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਹਾਲਾਂਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲ ਕੀਮਤਾਂ ਅਤੇ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਵਾਧੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਦਾ ਇਕਰਾਰਨਾਮਾ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ, ਜਿਸ ਨਾਲ ਮੌਜੂਦਾ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਦੇ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਅਤੇ ਨਕਾਰਾਤਮਕ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਬਾਰੇ ਟੋਲ ਰੋਡ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਚਰਚਾ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

5.8 ਹੋਰ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿਕਲਪ

5.8.1 ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ

ਪੂਰਵ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਇੱਕ ਵੱਖਰੇ ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਵੀ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸੀਬੀਡੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੇ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਚਾਰਜ ਲਗਾਉਣਾ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ (ਪਰ ਉਨ੍ਹਾਂ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਸੀ.ਸੀ.ਟੀ ਰਾਹੀਂ ਬਾਈਪਾਸ ਕਰਨਾ)।

ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਕਈ ਹੋਰ ਅਧਿਐਨਾਂ^{1 and 2} ਦੁਆਰਾ ਉਠਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ। ਅਤੇ ਇੱਕ ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਬਹੁਤ ਸਾਰੇ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਸਵੇਰ ਦੇ ਪੀਕ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਸੀਬੀਡੀ ਵਿੱਚ ਦਾਖਲ ਹੋਣ ਵਾਲੀਆਂ ਕਾਰਾਂ ਦੀ ਸੰਖਿਆ ਨੂੰ 40 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਤੱਕ ਘਟਾਉਣਾ
- ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸੀਬੀਡੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਔਸਤ ਗਤੀ 10% ਤੱਕ ਵਧਦੀ ਹੈ, ਸਵੇਰ ਦੇ ਪੀਕ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਸੰਭਾਵੀ ਨੈੱਟਵਰਕ-ਵਿਆਪਕ ਗਤੀ 1 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਦੇ ਵਾਧੇ ਨਾਲ
- ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਸਹਾਇਕ ਮੋਡ ਸਿਫਟ, ਅੰਸ਼ਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਸ਼ਹਿਰ ਵਿੱਚ ਵਧਦੀ ਬੱਸ ਗਤੀ ਦੇ ਕਾਰਨ, ਸ਼ਹਿਰ ਅੰਦਰ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਘੱਟ ਆਵਾਜਾਈ ਹੋਣ ਦੇ ਕਾਰਨ
- ਵਧੇਰੇ ਪੈਦਲ-ਅਨੁਕੂਲ ਸੀਬੀਡੀ

ਇੱਕ ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਭੀੜ-ਭੜੱਕੇ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਤਰੀਕਾ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਇਸੇ ਤਰ੍ਹਾਂ ਦੇ ਜ਼ੋਨ ਲੰਡਨ, ਸਟਾਕਹੋਮ ਅਤੇ ਮਿਲਾਨ ਵਰਗੇ ਸ਼ਹਿਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਫਲਤਾਪੂਰਵਕ ਬਣਾਏ ਗਏ ਹਨ।

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ, ਇੱਕ ਸੀਬੀਡੀ ਜ਼ੋਨ ਤਾਂ ਹੀ ਪ੍ਰਭਾਵੀ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ ਜੇਕਰ ਸੀਬੀਡੀ ਵਿੱਚ ਸਾਰੇ ਪ੍ਰਵੇਸ਼ ਬਿੰਦੂਆਂ ਵਿੱਚ ਪੇਸ਼ ਕੀਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ, ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਸੀਬੀਡੀ ਤੱਕ ਪਹੁੰਚਣ ਵਾਲੀਆਂ ਪਿਛਲੀਆਂ ਮੁਫਤ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਇੱਕ ਚਾਰਜ ਲਗਾਇਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਸੰਭਾਵੀ ਸਿਡਨੀ ਸੀਬੀਡੀ ਦੀਆਂ ਸੀਮਾਵਾਂ ਹੇਠਾਂ ਚਿੱਤਰ 8 ਵਿੱਚ ਦਿਖਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ।

¹ ਕੰਜੈਸ਼ਨ ਚਾਰਜਿੰਗ ਦਾ ਸਮਾਂ ਕਿਉਂ ਹੈ, ਵਿਅਸਤ ਸ਼ਹਿਰੀ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੇ ਬਿਹਤਰ ਤਰੀਕੇ, ਗ੍ਰੈਟਨ ਇੰਸਟੀਚਿਊਟ 2019

² NSW ਉਤਪਾਦਕਤਾ ਕਮਿਸ਼ਨ ਨੇ ਵੀ ਇੱਕ ਸੀਬੀਡੀ ਕੋਰਡਨ ਚਾਰਜਿੰਗ ਸਿਸਟਮ ਦੀ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਹੈ



ਕੋਵਿਡ-19 ਤੋਂ ਬਾਅਦ ਸੀਬੀਡੀ ਨੂੰ ਮੁੜ-ਸਰਗਰਮ ਕਰਨ ਦੇ ਮਹੱਤਵ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਅਤੇ ਸੀਬੀਡੀ ਘੇਰਾਬੰਦੀ (ਹਰ ਮੁਫਤ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਨੂੰ ਟੋਲ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਸਮੇਤ) ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਬਦਲਾਅ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪੱਧਰ ਨੂੰ ਦੇਖਦੇ ਹੋਏ, ਪਿਛਲੀ ਸਮੀਖਿਆ ਨੇ ਥੋੜ੍ਹੇ ਸਮੇਂ ਵਿੱਚ ਇਸ ਵਿਕਲਪ ਨੂੰ ਵਾਂਝਾ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਸੀ। ਪਰ ਇਸ ਨੂੰ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਵਿਕਲਪ ਵਜੋਂ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤਾ ਹੈ।

5.8.2 ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਗੁਣਕ

ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਸਾਰੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਸ਼੍ਰੇਣੀ (ਕਲਾਸ ਬੀ) ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਹੈ, ਟੋਲ ਰੋਡ ਦੁਆਰਾ ਕੁਝ ਛੋਟੀਆਂ ਤਬਦੀਲੀਆਂ ਦੇ ਨਾਲ, ਯਾਤਰੀ ਵਾਹਨ ਦੇ ਟੋਲ ਦੇ 3 ਗੁਣਾ 'ਤੇ ਗੁਣਕ ਸੈੱਟ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ।

ਪੂਰਵ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਇਸ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਕੀ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਮੁੱਲ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਬਾਰੀਕੀ ਇੱਕ ਹੋਰ ਸਮਾਨ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚਾ ਬਣਾ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜੋ ਲਾਗਤਾਂ ਅਤੇ ਲਾਭਾਂ ਲਈ ਟੋਲ ਮੁੱਲ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਢੰਗ ਨਾਲ ਇਕਸਾਰ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਲੰਬਾਈ ਅਤੇ ਐਕਸਲ ਸੰਰਚਨਾ ਦੇਵਾਂ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਨੂੰ ਵੰਡਣ ਲਈ ਇੱਕ ਵਿਕਲਪ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ :

- ਵਾਹਨ ਦੇ ਐਕਸਲ ਸੰਰਚਨਾ ਨੂੰ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਮਾਨਤਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਕੇ ਸੜਕ 'ਤੇ ਪ੍ਰੀ-ਵਰਗੀਕ੍ਰਿਤ ਅਤੇ ਪੁਸ਼ਟੀ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ
- ਲੰਬਾਈ (ਵੱਡੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਹਿਲਾਂ ਤੋਂ ਮੌਜੂਦ) ਆਨ-ਰੋਡ ਕੈਮਰਿਆਂ ਰਾਹੀਂ ਮਾਪੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ

ਪੂਰਵ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਐਕਸਲ ਨੂੰ ਵਾਹਨ ਦੇ ਭਾਰ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਿਤ ਸਮਝਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ, ਜੋ ਕਿ ਸੜਕ ਦੇ ਟੁੱਟਣ ਦਾ ਮੁੱਖ ਨਿਰਧਾਰਕ ਸੀ। ਐਕਸਲਜ਼ ਦੇ ਨਾਲ ਜੋੜ ਕੇ ਹੋਰ ਮਾਪਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੰਰਚਨਾ ਵਿੱਚ ਵਧੇਰੇ ਬਾਰੀਕੀ ਬਣ ਸਕਦੀ ਹੈ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਦੀ ਸੰਰਚਨਾ ਬਦਲ ਸਕਦੀ ਹੈ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਇੱਕ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ ਕਈ ਵਾਰ ਬਿਨਾਂ ਟ੍ਰੇਲਰ ਦੇ ਯਾਤਰਾ ਕਰਦਾ ਹੈ)।

ਇਹ ਵਿਕਲਪ ਚਾਰ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਸਮੂਹਾਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਆਗਿਆ ਦੇ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸਭ ਤੋਂ ਛੋਟੇ ਸਮੂਹ ਲਈ 2.5x ਤੋਂ ਵੱਡੇ ਲਈ 5x ਦੀ ਰੇਂਜ ਵਿੱਚ ਗੁਣਕ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਹੇਠਾਂ ਸਾਰਣੀ 5 ਵੇਖੋ)।

ਸਾਰਣੀ 5: ਐਕਸਲ ਅਤੇ ਮਾਪਾਂ ਦੁਆਰਾ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਸਮੂਹ

ਧੁਰਾ	ਅਧਿਕਤਮ ਲੰਬਾਈ	ਆਮ ਵਰਣਨ	ਸਮੂਹ	ਗੁਣਕ
2	12.5 m	ਦੋ-ਐਕਸਲ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ	2	2.5x
3	12.5 m	ਤਿੰਨ-ਐਕਸਲ ਟਰੱਕ ਜਾਂ ਬੱਸ	3	3x
>3	12.5 m	ਚਾਰ-ਐਕਸਲ ਟਰੱਕ		
3	19 m	ਤਿੰਨ-ਐਕਸਲ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ ਸਖ਼ਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ	4	4x
4	19 m	ਚਾਰ-ਐਕਸਲ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ ਸਖ਼ਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ		
5	19 m	ਪੰਜ-ਐਕਸਲ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ ਸਖ਼ਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ		

ਦੁਰਾ	ਅਧਿਕਤਮ ਲੰਬਾਈ	ਆਮ ਵਰਣਨ	ਸਮੂਹ	ਗੁਣਕ
≥6	19 m	ਛੋ-ਐਕਸਲ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ, ਜਾਂ ਸਖਤ ਵਾਹਨ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ		
>6	19 m	ਬੀ-ਡਬਲ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ		
>6	19+ m	A/B-ਡਬਲ ਜਾਂ ਭਾਰੀ ਟਰੱਕ ਦੇ ਨਾਲ ਟ੍ਰੇਲਰ	5	5x

ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਪਹੁੰਚ ਨੂੰ ਵਿਕਲਪਕ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨਾਲੋਂ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਗੁੰਝਲਦਾਰ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ ਅਤੇ ਕੁਝ ਪੂੰਜੀ ਨਿਵੇਸ਼ ਦੀ ਲੋੜ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਸੀ।

ਉਪਰੋਕਤਾਂ ਅਤੇ ਭਾਰੇ ਦੇ ਖੇਤਰ ਨਾਲ ਹਿੱਸੇਦਾਰ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਨੂੰ ਕੰਮ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪੜਾਵਾਂ ਦੇ ਇੱਕ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤੱਤ ਵਜੋਂ ਪਛਾਣਿਆ ਗਿਆ ਸੀ। ਹੋਰ ਤਕਨੀਕੀ ਜਾਂਚ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀ ਸੌਖ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਦੀ ਵੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ। ਜੇਕਰ ਇਹ ਮਾਡਲ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਬਹੁਤ ਚੁਣੌਤੀਪੂਰਨ ਸਾਬਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਤਾਂ ਇੱਕ ਪੂਰੀ ਤਰ੍ਹਾਂ ਐਕਸਲ-ਅਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰੀ-ਵਰਗੀਕਰਨ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਵੀ ਵਿਚਾਰਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

5.8.3 ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀਆਂ ਛੋਟਾਂ

ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਰਾਤ ਦੇ ਸਮੇਂ ਦੀ ਛੋਟ ਦਾ ਵਿਕਲਪ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ ਅਤੇ ਔਫ-ਪੀਕ ਘੰਟਿਆਂ ਦੌਰਾਨ ਮੁੱਖ ਸੜਕ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਨਿਰਾਸ਼ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਸੜਕੀ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੇ ਪਾਰ, ਟੋਲ ਤੋਂ ਬਚਣ ਲਈ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਲੱਗਦੀਆਂ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਮੋੜਨ ਦੀਆਂ ਜਾਣੀਆਂ-ਪਛਾਣੀਆਂ ਉਦਾਹਰਣਾਂ ਹਨ (ਆਮ ਬੋਲੀ ਵਿੱਚ 'ਚੂਹਾ ਦੌੜ' ਵਜੋਂ ਜਾਣਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ)।

ਵਿਚਾਰਿਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਸੰਭਾਵੀ ਵਿਕਲਪ ਟਾਰਗੇਟ ਆਫ-ਪੀਕ ਮੁੱਲ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਰਾਤ ਨੂੰ) ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਸੀ ਜੋ ਇਹਨਾਂ ਸਮੇਂ ਦੌਰਾਨ ਟੋਲ ਰੂਟਾਂ ਦੀ ਉੱਚ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇਸ ਪਹਿਲਕਦਮੀ ਦੀ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਲਾਗਤ ਲਈ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਸਮੇਂ ਹੋਰ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ।

6

ਸੰਖੇਪ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ:
ਮੁੱਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ

6 ਮੁੱਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨਾ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਵਿੱਚ ਵਿਚਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ ਕਿ ਮੋਟਰਵੇਅ ਜ਼ੋਨਾਂ ਵਿੱਚ ਲਾਗੂ ਕੀਤੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਕੁਝ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾ ਕੇ, ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਦੁਆਰਾ ਕਈ ਕਿਸਮ ਦੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਲਾਭਪ੍ਰਾਪਤ ਕੀਤੇ ਜਾ ਸਕਦੇ ਹਨ। ਹਾਲਾਂਕਿ, ਇਸ ਲਈ ਵਾਧੂ ਸਰਕਾਰੀ ਸਬਸਿਡੀ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਾਧੂ ਫੰਡਿੰਗ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਸਰੋਤਾਂ ਦਾ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਹੋਰ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਸੀ।

6.1 ਉਮੀਦ ਕੀਤੇ ਲਾਭ - ਗਾਹਕ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਕਰਨ ਦਾ ਟੀਚਾ ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਦੇ ਤਿੰਨ ਪ੍ਰੋਜੈਕਟ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਸੀ, ਜਦੋਂ ਕਿ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ (ਖਰਾਬ ਯਾਤਰਾਂ ਅਤੇ ਬਦਤਰ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ) ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨਾ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰ 'ਤੇ ਸੰਭਾਵੀ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ ਵਰਗੀਆ ਹੋਰ ਰੁਕਾਵਟਾਂ ਨੂੰ ਸੰਤੁਲਿਤ ਕਰਨਾ।

ਐਨ.ਐਸ.ਐਸ. ਲਈ ਇੱਕ ਸਕਾਰਾਤਮਕ ਆਰਥਿਕ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਦਾ ਕਰਨ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਪੱਧਰ 'ਤੇ, ਮਾਡਲਡ, ਜਾਂ ਤਾਂ ਈ.ਟੀ.ਐਨ ਜਾਂ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ. ਸਥਿਤੀ (ਜਿਵੇਂ, ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ) ਦਾ ਗਾਹਕਾਂ, ਰਿਆਇਤਾਂ, ਸਰਕਾਰਾਂ 'ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪਿਆ ਪਾਇਆ ਗਿਆ ਹੈ।

ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭ ਜਿੱਥੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸਰਕਾਰੀ ਸਬਸਿਡੀਆਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ ਸਨ, ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਆਵਾਜਾਈ ਦੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਅਤੇ ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਵੱਧ ਵਰਤੋਂ ਨਾਲ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ
- ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰ, ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਕੀਮਤਾਂ ਜੋ 'ਉਪਭੋਗਤਾ ਭੁਗਤਾਨ' ਦੇ ਸਿਧਾਂਤਾਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ ਅਤੇ ਨਾਲ ਹੀ:
 - ਸੜਕ ਨਿਰਮਾਣ ਦੀ ਸਾਪੇਖਿਕ ਲਾਗਤ (ਸਤਹ ਬਨਾਮ ਪੁਲ/ਸੁਰੰਗ)
 - ਸਮਰੱਥਾ - ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਲਈ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਘੱਟ ਟੋਲ ਕੀਮਤਾਂ (ਮੁੱਲ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ)
 - ਲੋਕਾਂ ਦੀ ਵਿਕਲਪਿਕ ਆਵਾਜਾਈ ਦੇ ਤਰੀਕਿਆਂ ਦੀ ਚੋਣ
- ਹੋਰ ਮੁੱਖ ਲਾਭਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ:
 - ਬਿਹਤਰ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ
 - ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਖ਼ਰਾਬੀਆਂ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ।

6.1.1 ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਦੀ ਕਾਰਗੁਜ਼ਾਰੀ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ

ਮਾਡਲ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ, ਦੇਵੋ ਈਟੀਐਨ ਅਤੇ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ਾਂ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਜਾਂਦਾ ਸੀ:

- ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ' ਵਿੱਚ ਤੇਜ਼ ਐਸਤ ਰਫ਼ਤਾਰ (ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਦੇ ਨਾਲ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ 'ਤੇ ਹੋਰ ਵੀ ਤੇਜ਼ ਰਫ਼ਤਾਰ ਦੇ ਨਾਲ) ਦੇ ਕਾਰਨ ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਸਫ਼ਰ ਦੇ ਸਮੇਂ (ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ) ਘੱਟ ਹੋ ਗਏ (ਜ਼ਿਆਦਾਤਰ ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਕਟੌਤੀ)।
- ਉਪਨਗਰੀ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਘੱਟ ਵਾਹਨ, ਖ਼ਾਸ ਕਰਕੇ ਪੱਛਮੀ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਸੁਰੱਖਿਅਤ ਸੜਕਾਂ ਅਤੇ ਭਾਈਚਾਰਿਆਂ ਨੂੰ ਬਣਾਉਂਦੇ ਹਨ।

6.1.2 ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰ, ਬਰਾਬਰ ਅਤੇ ਉਚਿਤ ਮੁੱਲ

ਸ਼ੁਰੂਆਤੀ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਨੇ ਮਾਡਲ ਕੀਤੇ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ, ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਕਈ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ। ਇਹ ਨੋਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਕਿ ਈਟੀਐਨ ਬਨਾਮ ਡੂ ਨਿਊਨਤਮ ਵਿਕਲਪ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਮਾਡਲ ਕੀਤੇ ਗਏ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ ਵੱਖੋ-ਵੱਖਰੇ ਹਨ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਾਲੀ ਸਰਕਾਰ ' ਦੀ ਲਾਗਤ ਤੇ ਇਸ ਦਾ ਪ੍ਰਭਾਵ ਪੈਂਦਾ ਹੈ।

ਮਾਡਲ ਕੀਤੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਗਾਹਕ ਮੌਜੂਦਾ 'ਬਿਹਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਜਾਂ 'ਬਦਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ 'ਬਦਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਜਾਂ 'ਬਿਹਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਵਿੱਚ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ। 'ਬਿਹਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਜਾਂ 'ਬਦਤਰ ਸਥਿਤੀ' ਦੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਤਰੀਕਿਆਂ ਨਾਲ ਵਿਆਖਿਆ ਕੀਤੀ ਜਾ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ, ਉਹਨਾਂ ਨੇ ਇੱਕ ਖਾਤੇ (ਜਾਂ ਟ੍ਰਿਪ) ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੱਤਾ ਹੈ ਜਿਸਦੀ ਲਾਗਤ ਇੱਕ ਉਪਭੋਗਤਾ ਨੂੰ ਮੌਜੂਦਾ ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਨਾਲ ਘੱਟ ਜਾਂ ਵੱਧ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਸਮਾਨ ਮਾਡਲਿੰਗ ਨੇ ਈ.ਟੀ.ਐਨ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਵਧੇਰੇ ਆਰਥਿਕ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕੀਤੇ ਹਨ ਹਾਲਾਂਕਿ ਪਹਿਲਾਂ ਬਜ਼ੈਰ ਟੇਲ ਦੇ ਕੀਤੀਆਂ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਟੇਲ ਦੀ ਸ਼ੁਰੂਆਤ ਦੇ ਕਾਰਨ ਘੱਟ ਗਾਹਕ ਲਾਭ ਹੋਇਆ।

6.1.3 ਹੋਰ ਲਾਭ

ਦੇਵੇਂ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਕਰਨ ਦੀ ਸੰਭਾਵਨਾ ਪਾਈ ਗਈ ਸੀ:

- ਬਿਹਤਰ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ
- ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ।

ਬਿਹਤਰ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ

ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਵਾਹਨ ਸੰਚਾਲਨ ਲਾਗਤ ਵਿੱਚ ਕਮੀ (ਕੁੱਲ ਮਿਲਾ ਕੇ)
- ਸੜਕ 'ਤੇ ਫੈਸਲੇ ਲੈਣ ਅਤੇ ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ ਨੂੰ ਬਿਹਤਰ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਬਿਹਤਰ, ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰ ਸੰਕੇਤ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਪ੍ਰਮਾਣਿਤ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਸੰਕੇਤ)।

ਪੂਰੇ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਅਸੰਗਤਤਾਵਾਂ ਦੇ ਸੁਧਾਰ ਦੁਆਰਾ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ

ਵਿਚਾਰੇ ਗਏ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ, ਟੇਲ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਲਈ ਸੌਖਾ ਬਣਾ ਕੇ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ ਨੂੰ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਸੁਧਾਰ (ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ 'ਤੇ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ ਦੇ ਨਾਲ)
- ਮੋਟਰਵੇਅ 'ਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਲਈ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੀ ਵਧੇਰੇ ਇਕਸਾਰਤਾ ਅਤੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਕਿਸਮਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਖਰਚਿਆਂ ਲਈ ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਅਲਾਈਨਮੈਂਟ।

6.1.4 ਸੜਕ ਉਦਯੋਗ ਅਤੇ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਦੇ ਲੋਕਾਂ ਨੂੰ ਲਾਭ

ਈ.ਟੀ.ਐਨ ਅਤੇ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਵਿਕਲਪਾਂ ਨੂੰ ਵੀ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 'ਡੂ ਮਿਨੀਮਮ' ਵਿਕਲਪ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸੜਕ ਉਦਯੋਗ ਲਈ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭਾਂ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵਜੋਂ ਮੰਨਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

ਮੋਟਰਵੇਅ ਆਪਰੇਟਰ ਆਪਣੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੀ ਵੱਧ ਵਰਤੋਂ, ਵਧੇਰੇ ਸੰਤੁਸ਼ਟ ਗਾਹਕ, ਅਤੇ ਸੰਚਾਲਨ ਕੁਸ਼ਲਤਾਵਾਂ ਤੋਂ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਦੇ ਲੋਕ ਇਹਨਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਾਭ ਲੈ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਇੱਕ ਵਧੀਆ, ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਟੇਲ ਮੁੱਲ ਨਿਰਧਾਰਨ ਢਾਂਚਾ
- ਬਿਹਤਰ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ
- ਮੁੱਖ ਸੜਕਾਂ ਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਨੂੰ ਘਟਾ ਕੇ, ਸਥਾਨ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਮੌਕੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦੇ ਹਨ
- ਇੱਕ ਵਧੇਰੇ ਕੁਸ਼ਲ ਸੜਕ ਨੈੱਟਵਰਕ
- ਜੇਕਰ ਇੱਕ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ ਲਾਗੂ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਸੀ, ਤਾਂ ਸਰਕਾਰ ਨੂੰ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਪਿਛਲੀਆਂ ਬਜ਼ੈਰ ਟੇਲ ਦੇ ਕੀਤੀਆਂ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਟੈਲਿੰਗ ਰਾਹੀਂ ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਆਮਦਨੀ ਧਾਰਾ ਦਾ ਲਾਭ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਹ ਇਸ ਗੱਲ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ ਕਿ ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲ ਰੋਡ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਉਸ ਲਾਭ ਦਾ ਕਿੰਨਾ ਹਿੱਸਾ ਦੁਬਾਰਾ ਵੰਡਿਆ ਗਿਆ ਸੀ।

6.2 ਅਨੁਮਾਨਤ ਲਾਗਤ

6.2.1 ਸਰਕਾਰ ਤੇ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰਭਾਵ

ਅਪਣਾਏ ਗਏ ਮੁੱਲਾਂ ਨਿਰਧਾਰਨ ਦੇ ਪੱਧਰਾਂ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦੇ ਹੋਏ, ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਨਤੀਜੇ ਵਜੋਂ ਘੱਟੋ-ਘੱਟ 'ਡੂ ਮਿਨੀਮਮ' ਸਥਿਤੀ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਇਕੱਠੀ ਕੀਤੀ ਟੇਲ ਆਮਦਨ ਦੀ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਮਾਤਰਾ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਲਈ ਰਾਜ ਨੂੰ ਹਰ ਰਿਆਇਤ ਦੇ ਅੰਤ ਤੱਕ ਸਾਲਾਨਾ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਰਿਆਇਤਾਂ ਨੂੰ ਮੁਆਵਜ਼ਾ ਦੇਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਸੰਭਾਵੀ ਸੁਧਾਰ ਉਪਾਵਾਂ ਦੇ ਟੈਕਸਦਾਤਾਵਾਂ 'ਤੇ ਕਿਸੇ ਵੀ ਸੰਭਾਵੀ ਬੋਝ ਨੂੰ ਘੱਟ ਕਰਨ ਲਈ ਸੰਭਾਵੀ ਫੰਡਿੰਗ ਸਰੋਤਾਂ ਦੀ ਖੋਜ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

6.2.2 ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਪੂੰਜੀ ਖਰਚੇ

ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੇਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਲਈ, ਰਾਜ ਨੂੰ ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਅਤੇ ਬੈਕ-ਐਂਡ ਟੈਕਨਾਲੋਜੀ ਅੱਪਗਰੇਡਾਂ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨ ਲਈ ਰਿਆਇਤਾਂ ਦੇਣ ਵਾਲਿਆਂ ਨਾਲ ਗੱਲਬਾਤ ਕਰਨ, ਅਤੇ ਵਾਧੂ ਵਿਚਾਰਾਂ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੰਕੇਤ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

6.2.3 ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਖਰਚੇ

ਇੱਕ ਨਵੀਂ ਟੇਲ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਢਾਂਚੇ ਲਈ ਇੱਕ ਵੱਡੇ ਆਵਰਤੀ ਲਾਗਤ ਅਧਾਰ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕੀਤੀ ਜਾਂਦੀ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ 'ਡੂ ਮਿਨੀਮਮ' ਸਥਿਤੀ ਲਈ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀਆਂ ਲੋੜਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦੀਆਂ ਹਨ।'

6.3 ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਦੇ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਮਾਡਲਿੰਗ ਨੂੰ ਵਧਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ

ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਸੰਬੰਧੀ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਦ੍ਰਿਸ਼ਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਨੂੰ ਮਾਡਲ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਵਾਧੂ ਕੰਮ ਦੀ ਲੋੜ ਹੁੰਦੀ ਹੈ। ਵੱਖ-ਵੱਖ ਜ਼ੇਨਿੰਗ ਪੈਟਰਨ, ਕਰਾਸ-ਸਬਸਿਡਾਈਜ਼ੇਸ਼ਨ ਦੀਆਂ ਡਿਗਰੀਆਂ, ਰਿਆਇਤਾਂ ਅਤੇ ਸਰਕਾਰੀ ਪ੍ਰਭਾਵਾਂ ਸਭ ਨੂੰ ਟਿਕਾਊ ਨਤੀਜਿਆਂ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰਨ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

7

ਤਕਨਾਲੋਜੀ

7 ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਮੌਕੇ

ਟੈਕਨਾਲੋਜੀ ਟੇਲਿੰਗ, ਵਾਹਨ ਲੰਘਣ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ, ਟੋਲ ਗਣਨਾਵਾਂ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਵਿੱਚ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਭੂਮਿਕਾ ਨਿਭਾਉਂਦੀ ਹੈ।

ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰਾਈਮਿੰਗ ਵਿੱਚ ਤਬਦੀਲੀ ਲਈ ਸੰਭਾਵਤ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੇ ਨਿਵੇਸ਼ਾਂ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਨਵੇਂ ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਟੇਲਿੰਗ ਪੁਆਇੰਟ ਅਤੇ ਇੱਕ ਨਵਾਂ ਬੈਕ-ਐਂਡ ਟੇਲਿੰਗ ਇੰਜਣ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।

7.1 ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਵਿਕਲਪ

ਪੁਰਾਣੇ ਕੰਮ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਮੋਟਰਵੇਅ ਮੈਟਰਿਕ ਵਿੱਚ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਦੀ ਸਮੀਖਿਆ ਕਰਨ ਦੇ ਇੱਕ ਮੌਕੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਲਈ ਵਧੇਰੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਨਿਵੇਸ਼ ਮੁਲਾਂਕਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

7.1.1 ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਤਕਨਾਲੋਜੀ

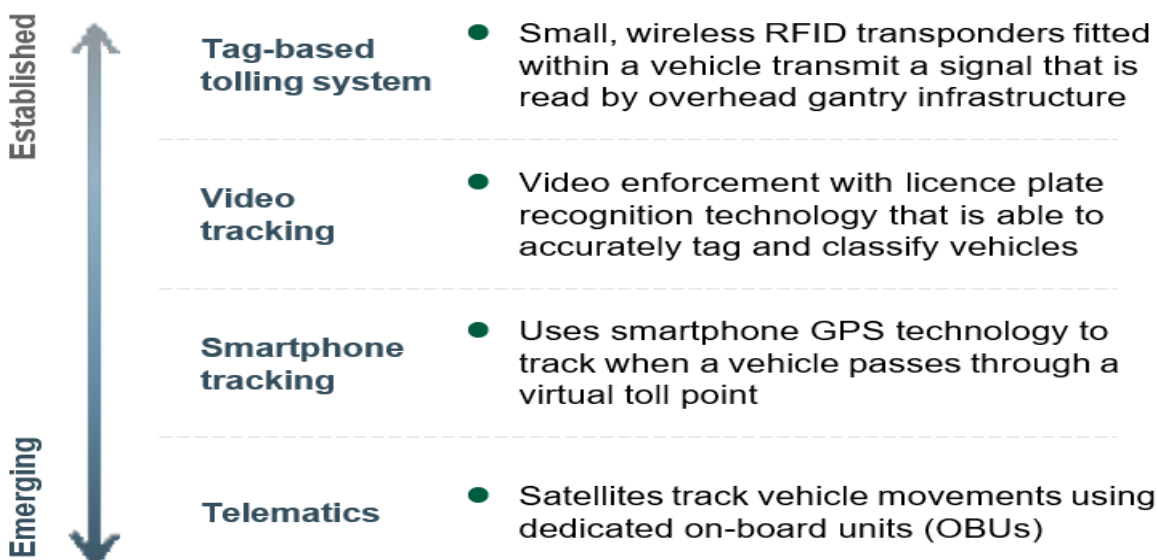
ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਮੋਟਰਵੇ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਅਤੇ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਵਰਗੀਕਰਣ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਸਮੇਤ, ਰਾਹ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤੀ ਜਾਂਦੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ
- ਸੜਕ ਦੇ ਕਿਨਾਰੇ ਜਾਂ ਓਵਰਹੈੱਡ ਸਪੋਰਟਿੰਗ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਐਂਟਰੀਆਂ ਅਤੇ ਖੰਭਿਆਂ ਸਮੇਤ ਮੁੱਖ ਟੇਲਿੰਗ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਰੱਖਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।

ਮੌਜੂਦਾ ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਟੇਲਿੰਗ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚਾ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬੇਸਪੇਕ ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਟੇਲਿੰਗ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਲਈ ਵੀਡੀਓ ਕੈਮਰਾ ਖੋਜ ਦੇ ਨਾਲ ਇੱਕ ਟੈਗ-ਅਧਾਰਿਤ ਸਿਸਟਮ ਹੈ।

ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਵਿਕਲਪ ਟੈਗਿੰਗ (ਸਥਿਤੀ) ਤੋਂ ਲੈ ਕੇ ਵੀਡੀਓ, ਸਮਾਰਟਫੋਨ ਟਰੈਕਿੰਗ ਅਤੇ ਆਨ-ਬੋਰਡ ਟੈਲੀਮੈਟਿਕਸ ਤੱਕ ਹੁੰਦੇ ਹਨ।

ਚਿੱਤਰ 9: ਟੇਲਿੰਗ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ



ਇੱਕ ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਵਿੱਚ ਤਰੱਕੀ ਕਰਨ ਦਾ ਇੱਕ ਮੌਕਾ ਹੈ, ਜੋ ਕਿ ਛੋਟੀ ਤੋਂ ਮੱਧਮ ਮਿਆਦ ਵਿੱਚ ਵੀਡੀਓ ਅਧਾਰਤ ਹੋ ਸਕਦਾ ਹੈ। ਸਮਾਰਟਫੋਨ ਜੀ.ਪੀ.ਐਸ. (GPS) ਅਤੇ ਆਨ-ਬੋਰਡ ਯੂਨਿਟ ਟੈਲੀਮੈਟਿਕਸ ਵਰਗੀਆਂ ਲੰਬੀਆਂ-ਅਵਧੀ ਦੀਆਂ ਤਕਨਾਲੋਜੀਆਂ ਦੇ ਉਲਟ, ਵੀਡੀਓ-ਅਧਾਰਿਤ ਟੇਲਿੰਗ ਵਧੇਰੇ ਆਸਾਨੀ ਨਾਲ ਲਾਗੂ ਹੋਣ ਯੋਗ ਜਾਪਦੀ ਹੈ।

ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਟੇਲਿੰਗ ਟੈਗ-ਅਧਾਰਿਤ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਉੱਤੇ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਲਾਭ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਟੈਗ ਰੀਡਿੰਗ ਲਈ ਗੈਟਰੀਜ਼ ਦੇ ਮੁਕਾਬਲੇ ਸਹਾਇਕ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦੀ ਘੱਟ ਲਾਗਤ
- ਟੈਗਸ ਦੀ ਲੋੜ ਨੂੰ ਹਟਾ ਕੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਅਤੇ ਅਨੁਭਵ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ
- ਮੁੱਖ ਟੋਲ ਡਿਜ਼ਾਈਨ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੇ ਸੁਧਾਰੇ ਹੋਏ ਲਾਗੂਕਰਨ (ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਮੀਨਸ -ਟੈਸਟ ਕੀਤੀ ਰਾਹਤ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਗਰੇਵੁਲਰ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਕਲਾਸਾਂ)
- ਟੋਲਿੰਗ ਬੁਨਿਆਦੀ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਆਧੁਨਿਕੀਕਰਨ ਕਰਨਾ ਤਾਂ ਜੋ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਟੋਲਿੰਗ ਲੋੜਾਂ ਲਈ ਇਸ 'ਤੇ ਭਰੋਸਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕੇ।

ਇਹਨਾਂ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਸਰਕਾਰ ਲਈ ਇੱਕ ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਵੀਡੀਓ-ਆਧਾਰਿਤ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀ ਨੂੰ ਪੇਸ਼ ਕਰਨ ਦੇ ਵਿਕਲਪ ਦਾ ਰਸਮੀ ਮੁਲਾਂਕਣ ਕਰਨ ਲਈ ਇੱਕ ਮੌਕੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ। ਇਸ ਸਿਸਟਮ ਨੂੰ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਵਪਾਰਕ ਕੇਸ ਦੇ ਅਧੀਨ ਹੋਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

7.1.2 ਬੈਕ-ਐਂਡ ਤਕਨਾਲੋਜੀ

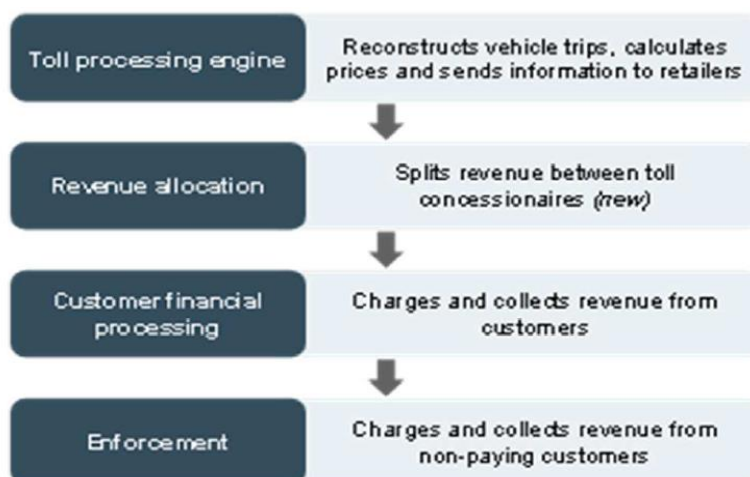
ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ, ਲਿੰਕਟ ਅਤੇ ਈ-ਟੋਲ ਸੁਤੰਤਰ ਬੈਕ-ਐਂਡ ਸਿਸਟਮ ਚਲਾਉਂਦੇ ਹਨ।

ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਟੋਲਿੰਗ ਵਿਕਲਪ ਲਈ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਬੈਕ-ਐਂਡ ਸਿਸਟਮ ਬਣਾਉਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ, ਜਿੱਥੇ ਟੋਲ ਰੋਡ ਆਪਰੇਟਰ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਸਾਰੇ ਵਾਹਨਾਂ ਦੀਆਂ ਹਰਕਤਾਂ ਨੂੰ ਇਕੱਠਾ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬੈਕ-ਐਂਡ ਸਿਸਟਮ ਦੀਆਂ ਚਾਰ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ:

- ਟੋਲ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਇੰਜਣ
- ਮਾਲੀਆ ਵੰਡ
- ਗਾਹਕ ਵਿੱਤੀ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ (ਕੋਈ ਬਦਲਾਅ ਨਹੀਂ)
- ਲਾਗੂ ਕਰਨਾ।

ਚਿੱਤਰ 10: ਬੈਕ-ਐਂਡ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਅਤੇ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ



This table should be translated.

ਜੇਕਰ ਨੈੱਟਵਰਕ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ ਲਾਗੂ ਕੀਤੀ ਜਾਣੀ ਸੀ, ਤਾਂ ਇਹਨਾਂ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਨੂੰ 2-3,000 ਸੰਭਾਵੀ ਟ੍ਰਿਪ ਕੋਫਿਗਰੇਸ਼ਨਾਂ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਤੀ ਦਿਨ 1-2 ਮਿਲੀਅਨ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਕਾਫ਼ੀ ਮਾਪਣਾ ਪੈ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ-ਵਿਆਪਕ ਬੈਕ-ਐਂਡ ਸਿਸਟਮ ਸਰਕਾਰ ਜਾਂ ਕਿਸੇ ਤੀਜੀ ਧਿਰ ਦੁਆਰਾ ਬਣਾਇਆ ਅਤੇ ਪ੍ਰਬੰਧਿਤ ਕੀਤਾ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।

ਬੈਕ-ਐਂਡ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਵਿੱਚ ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਭਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਬੈਕ-ਐਂਡ ਓਪਰੇਸ਼ਨਾਂ ਅਤੇ ਪਾਸ-ਥਰੂ ਲਾਗਤਾਂ ਲਈ ਤੀਜੀ ਧਿਰ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰਤਾ ਘਟਾਈ ਗਈ
- ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਜਨਤਕ ਆਵਾਜਾਈ ਪਲੇਟਫਾਰਮ ਏਕੀਕਰਣ ਨੂੰ ਸਮਰੱਥ ਬਣਾਉਣਾ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਓਪਲ ਟਿਕਟਿੰਗ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨਾਲ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਕਰਨਾ
- ਨਵੀਆਂ ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਲਈ ਸੰਚਾਲਨ, ਯੋਜਨਾਬੰਦੀ ਅਤੇ ਭਵਿੱਖ ਦੀਆਂ ਟੈਂਡਰ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆਵਾਂ ਲਈ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਡੇਟਾ ਦੀ ਬਿਹਤਰ ਦਿੱਖ।

ਸੰਭਾਵੀ ਲਾਗਤਾਂ ਦਾ ਹੋਰ ਮੁਲਾਂਕਣ, ਖਰੀਦ ਵਿਕਲਪਾਂ ਸਮੇਤ, ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਸਿਸਟਮ ਲਈ ਉਸੇ ਵਿਸਤ੍ਰਿਤ ਕਾਰੋਬਾਰੀ ਕੇਸ ਦੇ ਹਿੱਸੇ ਵਜੋਂ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਲੋੜ ਹੋ ਸਕਦੀ ਹੈ।

8

ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਸੰਕੇਤ

8 ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਪਾਰਦਰਸ਼ਤਾ

ਨੈੱਟਵਰਕ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਸੰਕੇਤਾਂ ਦੀ ਗੁਣਵੱਤਾ ਬਾਰੇ ਗਾਹਕਾਂ ਦੀਆਂ ਚਿੰਤਾਵਾਂ ਉਠਾਈਆਂ ਗਈਆਂ ਹਨ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਕੁਝ ਟੇਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਅਸਪਸ਼ਟ ਸੰਕੇਤਾਂ ਅਤੇ ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ, ਢਾਂਚੇ ਅਤੇ ਲਾਭਾਂ ਬਾਰੇ ਸੀਮਤ ਜਾਣਕਾਰੀ ਸ਼ਾਮਿਲ ਹੈ।

ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਵਿਚਕਾਰ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਅਸੰਗਤਤਾ ਸਪੱਸ਼ਟ ਸੰਚਾਰ ਨੂੰ ਵਧੇਰੇ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾਉਂਦੀ ਹੈ।

8.1 ਸੰਚਾਰ ਚੈਨਲ

ਪੂਰਵ ਸਲਾਹ-ਮਸ਼ਵਰੇ ਨੇ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਕਿ ਗਾਹਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਲਈ ਆਨ ਅਤੇ ਆਫ-ਰੋਡ ਸੰਚਾਰ ਚੈਨਲਾਂ ਦੀ ਕਦਰ ਕਰਦੇ ਹਨ ਜੋ ਟੇਲ ਦੇ ਮੁੱਲ, ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅਨੁਮਾਨਿਤ ਯਾਤਰਾ ਸਮੇਂ ਅਤੇ ਬੱਚਤ, ਟੇਲ ਕੀਮਤਾਂ, ਕੁੱਲ ਯਾਤਰਾ ਦੀਆਂ ਲਾਗਤਾਂ, ਅਤੇ ਯਾਤਰਾ ਅਤੇ ਲਾਗਤ ਇਤਿਹਾਸ ਨੂੰ ਸਮਝਣ ਵਿੱਚ ਉਹਨਾਂ ਦੀ ਮਦਦ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ।

ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਕਈ ਡਿਜੀਟਲ ਅਤੇ ਭੌਤਿਕ ਚੈਨਲ ਵਿਕਲਪਾਂ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ ਹੈ ਤਾਂ ਜੋ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਲੋੜੀਂਦੀਆਂ ਚੀਜ਼ਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕੀਤੀਆਂ ਜਾ ਸਕਣ।

ਭੌਤਿਕ ਚੈਨਲਾਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੇ ਹਨ:

- ਹੋਰ ਸਥਿਰ ਸੜਕ ਚਿੰਨ੍ਹ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੇਲ ਰੋਡ ਸ਼ੁਰੂ/ਅੰਤ; ਟੇਲ ਰੋਡ ਸ਼ੁਰੂ ਹੋਣ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ ਆਖਰੀ ਨਿਕਾਸ; ਟੇਲ ਜੋਨ)
- ਸਭ ਤੋਂ ਆਮ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਅਸਲ-ਸਮੇਂ ਦੀ ਜਾਣਕਾਰੀ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਯਾਤਰਾ ਦੇ ਸਮੇਂ, ਯਾਤਰਾ ਸਮੇਂ ਦੀ ਬਚਤ, ਕੀਮਤਾਂ) ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਕਰਨ ਵਾਲੇ ਡਿਜੀਟਲ ਸੰਕੇਤ।

ਔਨਲਾਈਨ ਚੈਨਲ ਇੱਕ ਬਿਹਤਰ ਗਾਹਕ ਅਨੁਭਵ ਦੀ ਪੇਸ਼ਕਸ਼ ਵੀ ਕਰ ਸਕਦੇ ਹਨ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ:

- ਵੱਖ-ਵੱਖ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਅੰਦਾਜ਼ਨ ਟੇਲ ਲਾਗਤਾਂ ਨੂੰ ਪ੍ਰਦਰਸ਼ਿਤ ਕਰਨ ਲਈ ਤੀਜੀ-ਧਿਰ ਦੀਆਂ ਐਪਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਗੂਗਲ ਮੈਪਸ, ਐਪਲ ਮੈਪਸ, ਵੇਜ) ਨਾਲ ਏਕੀਕਰਣ
- ਨਵੀਂ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਦਾ ਵੇਰਵਾ ਦੇਣ ਵਾਲੀ ਇੱਕ ਸਮਰਪਿਤ ਵੈੱਬਸਾਈਟ ਅਤੇ ਐਪ
- ਸੇਵਾ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਟੇਲ ਖਾਤਾ ਧਾਰਕਾਂ ਲਈ ਮਹੱਤਵਪੂਰਨ ਜਾਣਕਾਰੀ ਅਤੇ ਅੱਪਡੇਟ ਵਾਲੀਆਂ ਈਮੇਲਾਂ

9

ਪ੍ਰਬੰਧਕੀ ਫੀਸ, ਖਰਚੇ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸ

9 ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਸਰਲੀਕਰਨ

ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਵਸੂਲੇ ਜਾ ਰਹੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰਾਸਤੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਬਦਲਣ ਅਤੇ ਨੋਟਿਸਾਂ ਨੂੰ ਇਕਸਾਰ ਕਰਨ, ਉਹਨਾਂ ਨੂੰ ਸਰਲ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਉਣ ਦੇ ਇੱਕ ਮੌਕੇ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕੀਤੀ।

9.1 ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ

ਟੋਲ ਰੋਡ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਉਦੋਂ ਵਸੂਲੀਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਹਨ ਜਦੋਂ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਕੋਲ ਭੁਗਤਾਨ ਦਾ ਕੋਈ ਪ੍ਰਬੰਧ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ, ਉਦਾਹਰਨ ਲਈ, ਸਵੈਚਲਿਤ ਟੈਗ ਜਾਂ ਪਾਸ ਤੋਂ ਬਿਨਾਂ ਡਰਾਈਵਰ, ਜਾਂ ਜਦੋਂ ਟੈਗ ਜਾਂ ਪਾਸ ਦਾ ਪਤਾ ਨਹੀਂ ਲੱਗਦਾ।

ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਨਿਯਤ ਮਿਤੀ ਤੱਕ ਭੁਗਤਾਨ ਨਾ ਕਰਨ ਲਈ ਜੁਰਮਾਨੇ ਅਤੇ ਵੀਡੀਓ ਮੈਚਿੰਗ ਲਈ ਫੀਸਾਂ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੋ ਸਕਦੀਆਂ ਹਨ। ਇਹਨਾਂ ਵਿੱਚੋਂ ਬਹੁਤ ਸਾਰੀਆਂ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਵਿਰਾਸਤੀ ਖਰਚੇ ਹਨ ਜੋ ਕਈ ਸਾਲਾਂ ਤੋਂ ਲਾਗੂ ਹਨ ਅਤੇ ਹਾਲ ਹੀ ਵਿੱਚ ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਵਿਧਾਨ ਪ੍ਰੀਸ਼ਦ ਦੀ ਅਗਸਤ 2022 ਵਿੱਚ ਜਾਰੀ ਕੀਤੀ ਰੋਡ ਟੋਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀ ਜਾਂਚ ਰਿਪੋਰਟ ਵਿੱਚ ਗਾਹਕਾਂ ਲਈ ਚਿੰਤਾ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਜੋਂ ਉਜਾਗਰ ਕੀਤੇ ਗਏ ਹਨ। ਸਟੇਕਹੋਲਡਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪਛਾਣੇ ਗਏ ਮੁੱਖ ਮੁੱਦਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ:

- ਚਿੰਤਾ ਹੈ ਕਿ ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ ਫੀਸਾਂ ਟੋਲ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦੇ ਪ੍ਰਬੰਧਨ ਦੀ ਅਸਲ ਮਾਮੂਲੀ ਲਾਗਤ ਨੂੰ ਨਹੀਂ ਦਰਸਾਉਂਦੀਆਂ
- ਚਾਰਜ ਅਕਸਰ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਮਾੜੇ ਢੰਗ ਨਾਲ ਸੰਚਾਰਿਤ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ
- ਧੀਮੀ ਗਤੀ ਜਿਸ ਨਾਲ ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ, ਉਗਰਾਹੀ ਨੂੰ ਹੋਰ ਮੁਸ਼ਕਲ ਬਣਾ ਰਿਹਾ ਹੈ।

ਸਰਕਾਰ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ 'ਤੇ ਵਸੂਲੇ ਜਾਣ ਵਾਲੇ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਵਿਰਾਸਤੀ ਪ੍ਰਬੰਧਾਂ ਨੂੰ ਸਰਲ ਅਤੇ ਵਧੇਰੇ ਪ੍ਰਭਾਵਸ਼ਾਲੀ ਬਣਾਉਣ 'ਤੇ ਵਿਚਾਰ ਕਰ ਸਕਦੀ ਹੈ।

ਉੱਚ ਪੱਧਰ 'ਤੇ, ਪਿਛਲੇ ਕੰਮ ਨੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ ਕੀਤੀ ਸੀ ਕਿ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਕੀ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚਿਆਂ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰਾਂ ਨੂੰ ਹੇਠਾਂ ਦਿੱਤੇ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਇਹ ਯਕੀਨੀ ਬਣਾਓ ਕਿ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਅਸਲ ਪ੍ਰੈਸ਼ੈਸਿੰਗ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਦੇ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦੇ ਹਨ, ਜਿਸ ਦਾ ਸਮੁੱਚੇ ਤੌਰ 'ਤੇ ਉਦੇਸ਼ ਖਰਚਿਆਂ ਨੂੰ ਘਟਾਉਣਾ ਹੈ
- ਅਦਾਇਗੀ ਨਾ ਕੀਤੇ ਟੋਲ ਦੀ ਗ਼ੈਰ-ਪਾਲਣਾ ਨੂੰ ਛੱਡਣਾ ਅਤੇ ਟੋਲਿੰਗ ਖਾਤਿਆਂ ਨੂੰ ਅਪਣਾਉਣ ਲਈ ਉਤਸ਼ਾਹਿਤ ਕਰਨਾ।

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਕਲਪਾਂ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕੰਮ ਕੀਤਾ ਜਾਣਾ ਸੀ।

9.2 ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ

ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕਾਂ ਨੂੰ ਹਰੇਕ ਟੋਲ ਰੋਡ ਆਪਰੇਟਰ ਤੋਂ ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਹੁੰਦਾ ਹੈ। ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਚਾਲਕ ਇੱਕ ਨੋਟਿਸ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ, ਇਸ ਗੱਲ ਦੀ ਪਰਵਾਹ ਕੀਤੇ ਬਿਨਾਂ ਕਿ ਇਹ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਯਾਤਰਾ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਹੈ, ਪ੍ਰਤੀ ਯਾਤਰਾ ਸੰਭਾਵੀ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਤੋਂ ਵੱਧ ਨੋਟਿਸ ਲੈਂਦੀ ਹੈ।

ਇਹ ਹੇਠ ਦਿੱਤੇ ਮੁੱਦੇ ਪੈਦਾ ਕਰਦਾ ਹੈ:

- ਵਿਅਕਤੀਗਤ ਯਾਤਰਾਵਾਂ ਲਈ ਕਈ ਟੋਲ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕਰਨਾ ਜਿਸ ਨਾਲ ਸੰਚਤ ਐਡਮਿਨ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ
- ਵੱਡੀ ਗਿਣਤੀ ਵਿੱਚ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ (2020-21 ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 30 ਮਿਲੀਅਨ ਪਹਿਲੇ ਅਤੇ ਦੂਜੇ ਨੋਟਿਸ ਜਾਰੀ ਕੀਤੇ ਗਏ ਸਨ)।³

ਟੋਲ ਨੋਟਿਸਾਂ ਦਾ ਏਕੀਕਰਨ ਹੇਠ ਲਿਖੇ ਮੁੱਖ ਉਦੇਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਪੂਰਾ ਕਰਨਾ ਚਾਹੀਦਾ ਹੈ:

- ਬਹੁਤ ਜ਼ਿਆਦਾ ਨੈਕਰਸਾਰੀ ਅਤੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨਿਕ ਕੋਸ਼ਿਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਘੱਟ ਤੋਂ ਘੱਟ ਕਰਨਾ, ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਡੁਪਲੀਕੇਸ਼ਨ ਵੀ ਸ਼ਾਮਲ ਹੈ।
- ਭੁਗਤਾਨ ਪ੍ਰਕਿਰਿਆ ਨੂੰ ਸਰਲ ਬਣਾਉਣਾ ਅਤੇ ਗਾਹਕਾਂ ਨੂੰ ਖਰਚਿਆਂ ਦੇ ਸੰਚਾਰ ਦੀ ਕੁਸ਼ਲਤਾ ਅਤੇ ਸਮਾਂ-ਬੱਧਤਾ ਵਿੱਚ ਸੁਧਾਰ ਕਰਨਾ।

ਵਿਸ਼ੇਸ਼ ਵਿਕਲਪਾਂ ਅਤੇ ਸਿਫਾਰਸ਼ਾਂ ਨੂੰ ਤਿਆਰ ਕਰਨ ਲਈ ਸਮੀਖਿਆ ਦੇ ਅਗਲੇ ਪੜਾਅ ਵਿੱਚ ਹੋਰ ਕੰਮ ਦੀ ਲੋੜ ਹੈ।

³ ਰੋਡ ਟੋਲਿੰਗ ਰੈਜ਼ੀਮ ਰਿਪੋਰਟ, ਐਨ.ਐਸ ਡਬਲਯੂ ਪਾਰਲੀਮੈਂਟ ਪੋਰਟਫੋਲੀਓ ਕਮੇਟੀ ਨੰ 6, ਚੈਪਟਰ 5

ਅੰਤਿਕਾ A: ਸ਼ਰਤਾਂ ਦੀ ਸ਼ਬਦਾਵਲੀ

ਟਰਮ	ਵਰਣਨ
ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਫੀਸ ਅਤੇ ਖਰਚੇ	ਟੇਲ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਅਤੇ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਕਾਰਨਾਂ ਕਰਕੇ, ਮੁੱਖ ਟੇਲ ਚਾਰਜ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਤੋਂ ਇਲਾਵਾ, ਟੇਲ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਫੀਸਾਂ ਅਤੇ ਖਰਚੇ ਲਏ ਜਾਂਦੇ ਹਨ। ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ ਫੀਸਾਂ ਨੂੰ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਟੇਲਿੰਗ ਫੀਸਾਂ ਵਿੱਚ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ	ਕੋਈ ਵੀ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸਦਾ ਨਿਰਮਾਣ ਵਿੱਚ ਸਥਾਈ ਜਾਂ ਅਰਧ-ਸਥਾਈ ਧਰੁਵੀ ਜੋੜ ਹੈ।
ਬੈਕ-ਐਂਡ	ਬੈਕ-ਐਂਡ ਟੈਕਨਾਲੋਜੀ, ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਟੇਲ ਕੀਤੇ ਨੈੱਟਵਰਕ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟ੍ਰਿਪ ਰੀਕੰਸਟ੍ਰਕਸ਼ਨ ਇੰਜਣ) ਵਿੱਚ ਟੇਲ ਨੂੰ ਕਾਇਮ ਰੱਖਣ ਅਤੇ ਚਾਰਜ ਕਰਨ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਅੰਡਰਲਾਈੰਗ ਪ੍ਰੋਸੈਸਿੰਗ, ਇਨਫੋਰਸਮੈਂਟ ਅਤੇ ਅਲੋਕੇਸ਼ਨ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।
ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ (ਕੋਂਟੀਨੂਓਸ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ)	ਕੋਂਟੀਨੂਓਸ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਮੁੱਲ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਸਾਰੇ ਮੋਟਰਵੇਅ 'ਤੇ ਟੇਲ ਵਸੂਲਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਟੇਲਡ ਅਤੇ ਬਰੈਡ ਟੇਲ ਦੇਡ ਹਨ, ਭਵਿੱਖ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਸਮੇਤ।
ਰਿਆਇਤ ਧਾਰਕ	ਇੱਕ ਟੇਲ ਰੋਡ ਰਿਆਇਤ ਦਾ ਧਾਰਕ, ਜੋ ਕਿ ਧਾਰਕ ਨੂੰ ਲੋੜ ਅਨੁਸਾਰ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਸਰਕਾਰੀ ਸੰਸਥਾ ਨੂੰ ਵਾਪਸ ਕਰਨ ਤੋਂ ਪਹਿਲਾਂ, ਇੱਕ ਨਿਰਧਾਰਿਤ ਮਿਆਦ ਜਾਂ ਸਮੇਂ ਦੀ ਮਿਆਦ ਲਈ ਇੱਕ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੂੰ ਚਲਾਉਣ, ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਕਰਨ ਅਤੇ ਖਾਸ ਸਥਿਤੀਆਂ ਵਿੱਚ ਬਣਾਉਣ ਅਤੇ ਵਿੱਤ ਦੇਣ ਦਾ ਅਧਿਕਾਰ ਦਿੰਦਾ ਹੈ। ਹਾਲਤ ਉਕਤ ਸੇਵਾਵਾਂ ਦੇ ਬਦਲੇ ਵਿੱਚ, ਰਿਆਇਤੀ ਧਾਰਕ ਇਕਰਾਰਨਾਮੇ ਦੇ ਆਧਾਰ 'ਤੇ ਟੇਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰ ਸਕਦਾ ਹੈ।
ਡੂ-ਮਿਨੀਮਮ	ਇੱਕ ਸਥਿਤੀ ਜੋ ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਿੰਗ ਪ੍ਰਣਾਲੀਆਂ ਦੀਆਂ ਕੀਮਤਾਂ ਦੇ ਢਾਂਚੇ, ਵਾਧੇ ਦੀਆਂ ਦਰਾਂ ਅਤੇ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਇਲਾਜ ਨੂੰ ਬਰਕਰਾਰ ਰੱਖਦਾ ਹੈ, ਵਿਕਲਪਕ ਵਿਕਲਪਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਈ.ਟੀ.ਐਨ ਅਤੇ ਸੀ.ਐਮ.ਐਨ) ਦੇ ਵਿਸ਼ਲੇਸ਼ਣ ਲਈ ਤੁਲਨਾਕਾਰ ਵਜੋਂ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ। ਮੌਜੂਦਾ ਨੈੱਟਵਰਕ ਨਾਲ ਵਿਗਾੜਾਂ ਨੂੰ ਠੀਕ ਕਰਨ ਲਈ ਵਿਕਲਪ ਮੌਜੂਦਾ ਯੂਨੀਡਾਇਰੈਕਸ਼ਨਲ ਟੇਲ ਰੂਟਾਂ (ਕਿ ਈ.ਡੀ. ਅਤੇ ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ) 'ਤੇ ਅੱਧੀ ਮੁੱਲ ਵਾਲੀ ਦੋ-ਦਿਸ਼ਾਵੀ ਟੇਲਿੰਗ ਪੇਸ਼ ਕਰਦਾ ਹੈ।
ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਦੀਆਂ ਫੀਸਾਂ	ਇਨਫੋਰਸਮੈਂਟ ਫੀਸਾਂ ਬਿਨਾਂ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਟੇਲ ਲਗਾਉਣ ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਫੀਸਾਂ ਹਨ।
ਈ.ਟੀ.ਐਨ (ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ)	ਮੌਜੂਦਾ ਟੇਲਡ ਨੈੱਟਵਰਕ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਕੀਮਤ ਢਾਂਚੇ ਨੂੰ ਦਰਸਾਉਂਦਾ ਹੈ ਜੋ ਪੂਰੇ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਮੋਟਰਵੇਅ 'ਤੇ ਟੇਲ ਵਸੂਲਦਾ ਹੈ ਜੋ ਜਾਂ ਤਾਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਟੇਲਡ ਕੀਤੇ ਜਾਂਦੇ ਹਨ ਜਾਂ ਪੂਰਾ ਹੋਣ 'ਤੇ ਟੇਲਡ ਕੀਤੇ ਜਾਣ ਦੀ ਉਮੀਦ ਕਰਦੇ ਹਨ।
ਫੇਕਸ ਗਰੁੱਪ	ਸਮੂਹ ਇੰਟਰਵਿਊਆਂ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਟੇਲਿੰਗ ਵਿਕਲਪਾਂ ਬਾਰੇ ਜਨਤਕ ਧਾਰਨਾ ਦਾ ਪਤਾ ਲਗਾਉਣ ਲਈ, 2022 ਦੇ ਜੁਲਾਈ ਅਤੇ ਅਗਸਤ ਦੌਰਾਨ, ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਖੇਤਰਾਂ ਵਿੱਚ ਸਥਾਨਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਆਯੋਜਿਤ ਕੀਤੀਆਂ ਗਈਆਂ।

ਫਰੰਟ-ਐਂਡ	ਫਰੰਟ-ਐਂਡ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਟੇਲ ਉਪਭੋਗਤਾ ਲਾਗੂ ਕਰਨ ਅਤੇ ਚਾਰਜਿੰਗ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੈਗਸ, ਗੈਟਰੀਜ਼) ਦੀ ਸਹੂਲਤ ਲਈ ਲੋੜੀਂਦੀ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਖੋਜ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦਾ ਹਵਾਲਾ ਦਿੰਦੀ ਹੈ।
ਐਚ ਵੀ ਗੁਣਕ (ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਗੁਣਕ)	ਹੈਵੀ ਵਹੀਕਲ ਗੁਣਕ ਉਹਨਾਂ ਵਾਹਨਾਂ 'ਤੇ ਲਗਾਇਆ ਗਿਆ ਇੱਕ ਮੁੱਲ ਗੁਣਕ ਹੈ ਜੋ ਕਲਾਸ A ਵਾਹਨ ਪਰਿਭਾਸ਼ਾਵਾਂ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2.8m ਤੋਂ ਵੱਧ ਉਚਾਈ ਅਤੇ 12.5m ਲੰਬਾਈ ਤੋਂ ਵੱਧ) ਤੋਂ ਵੱਧ ਹਨ, ਜਦੋਂ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ 'ਤੇ ਸਫਰ ਕਰਦੇ ਹਨ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਮੌਜੂਦਾ ਟੋਲਿੰਗ ਸਕੀਮਾਂ ਦੇ ਤਹਿਤ 3x
ਐਲ.ਵੀ (ਹਲਕਾ ਵਾਹਨ)	ਇੱਕ ਹਲਕਾ ਵਾਹਨ ਕੋਈ ਵੀ ਵਾਹਨ ਹੁੰਦਾ ਹੈ ਜੋ ਟ੍ਰਾਂਸਪੋਰਟ ਦੀ ਕਲਾਸ A ਵਾਹਨ ਵਰਗੀਕਰਣ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ 2.8 ਮੀਟਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਉਚਾਈ ਅਤੇ 12.5 ਮੀਟਰ ਜਾਂ ਇਸ ਤੋਂ ਘੱਟ ਲੰਬਾਈ) ਵਿੱਚ ਪਰਿਭਾਸ਼ਿਤ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ।
ਮੀਨਸ-ਟੇਸਟੇਡ	ਖਾਸ ਆਮਦਨ/ਸੰਪੱਤੀ ਪੱਧਰਾਂ ਦੇ ਅਧੀਨ ਵਿਅਕਤੀਆਂ ਜਾਂ ਪਰਿਵਾਰਾਂ ਨੂੰ ਦਿੱਤੀ ਗਈ ਯੋਗਤਾ ਦੇ ਨਾਲ, ਮੀਨਸ -ਟੈਸਟ ਕੀਤੀ ਰਾਹਤ ਵਿੱਤੀ ਸਹਾਇਤਾ ਹੈ।
ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ	ਇੱਕ ਮੋਟਰਵੇਅ ਇੱਕ ਵੱਖਰੀ ਕਿਸਮ ਦੀ ਸੜਕ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਬਿਨਾਂ ਪਹੁੰਚ ਫੰਕਸ਼ਨ ਦੇ ਸ਼ੁੱਧ ਗਤੀਸ਼ੀਲਤਾ ਫੰਕਸ਼ਨ ਹੈ; ਮੋਟਰਵੇਅ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਖੇਤਰੀ ਅਤੇ ਅੰਤਰ-ਖੇਤਰੀ ਆਵਾਜਾਈ ਲਈ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਦੇ ਹਨ। ਇੱਕ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਜੁੜੇ ਹੋਏ ਮੋਟਰਵੇਅ ਦਾ ਇੱਕ ਫੈਲਾਅ ਹੈ। ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਮੋਟਰਵੇਅ ਨੈੱਟਵਰਕ ਵਿੱਚ ਲਗਭਗ 179 ਕਿਲੋਮੀਟਰ ਸੜਕ ਹੈ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਟੋਲ (80 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ) ਅਤੇ ਬਗ਼ੈਰ ਟੋਲ ਦੇਡ ਸੜਕਾਂ ਦੇਵੇਂ ਸ਼ਾਮਲ ਹਨ, ਜੋ ਕਿ ਸਿਡਨੀ ਦੇ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਇਲਾਕਿਆਂ ਨੂੰ ਜੋੜਦੀਆਂ ਹਨ।
ਓ.ਬੀ.ਯੂ (ਆਨ-ਬੋਰਡ ਯੂਨਿਟ)	ਇੱਕ ਆਨ-ਬੋਰਡ ਯੂਨਿਟ ਇੱਕ ਟ੍ਰਾਂਸਮੀਵਰ ਹੈ, ਜੋ ਆਮ ਤੌਰ 'ਤੇ ਇੱਕ ਵਾਹਨ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲੱਗਿਆ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਟੋਲ ਇਕੱਠਾ ਕਰਨ ਦੇ ਉਦੇਸ਼ ਲਈ ਅਕਸਰ ਸੜਕ ਕਿਨਾਰੇ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਟੋਲ ਗੈਟਰੀ ਨਾਲ ਸੰਚਾਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਡਰਾਈਵਿੰਗ ਅਤੇ ਟ੍ਰੈਫਿਕ ਜਾਣਕਾਰੀ ਇਕੱਠੀ ਕਰਦਾ ਹੈ।
ਪੀਕ/ਆਫ-ਪੀਕ ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ	ਪਰਿਵਰਤਨਸ਼ੀਲ ਟੋਲ ਮੁੱਲ ਦਾ ਇੱਕ ਰੂਪ, ਜੋ ਕ੍ਰਮਵਾਰ ਮਿਆਦ ਜਾਂ ਉੱਚ ਅਤੇ ਘੱਟ ਮੰਗ ਦੇ ਦੌਰਾਨ ਕੀਮਤਾਂ ਨੂੰ ਵਧਾਉਂਦਾ ਜਾਂ ਘਟਾਉਂਦਾ ਹੈ
ਮਾਲੀਆ ਵੰਡ	ਇੱਕ ਵਿਧੀ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਇਕੱਤਰ ਕੀਤੇ ਟੋਲ ਮਾਲੀਏ ਨੂੰ ਸਾਰੇ ਰਿਆਇਤਾਂ ਨੂੰ ਅਨੁਪਾਤਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਵੰਡਿਆ ਜਾ ਸਕਦਾ ਹੈ।
ਸਖਤ ਵਾਹਨ	ਕੋਈ ਵੀ ਭਾਰੀ ਵਾਹਨ ਜਿਸ ਵਿੱਚ ਇੱਕ ਸਿੰਗਲ ਸਖਤ ਚੈਸੀਸ ਹੁੰਦੀ ਹੈ, ਖਾਸ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦੋ ਐਕਸਲ ਸੈੱਟਾਂ ਦੇ ਨਾਲ ਅਤੇ ਜੋ ਕਿ ਇੱਕ ਆਰਟੀਕੁਲੇਟਿਡ ਵਾਹਨ ਦਾ ਹਿੱਸਾ ਬਣਾਉਣ ਲਈ ਨਹੀਂ ਬਣਾਇਆ ਜਾਂ ਅਨੁਕੂਲਿਤ ਨਹੀਂ ਹੁੰਦਾ ਹੈ।
ਐਸ.ਐਚ.ਸੀ (ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਕਰਾਸਿੰਗਜ਼)	ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਟੰਨਲ (SHT), ਸਿਡਨੀ ਹਾਰਬਰ ਬ੍ਰਿਜ (SHB) ਅਤੇ ਪੱਛਮੀ ਹਾਰਬਰ ਟਨਲ (WHT) ਨੂੰ ਸਮੂਹਿਕ ਤੌਰ 'ਤੇ ਦਰਸਾਉਣ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ।
ਟੈਗ	ਟੋਲ ਉਗਰਾਹੀ ਦਾ ਇੱਕ ਰੂਪ ਜੋ ਵਾਹਨਾਂ ਦੇ ਅੰਦਰ ਲੌਗੋਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਟੈਗ 'ਤੇ ਨਿਰਭਰ ਕਰਦਾ ਹੈ, ਜੋ ਵਰਤਮਾਨ ਵਿੱਚ ਪੂਰੇ ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਵਰਤਿਆ ਜਾਂਦਾ ਹੈ।
ਟੈਲੀਮੈਟਰਿਕਸ	ਸੰਚਾਰ ਅਤੇ ਸੂਚਨਾ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਦੀ ਏਕੀਕ੍ਰਿਤ ਵਰਤੋਂ ਸੰਚਾਰ ਯੰਤਰਾਂ ਤੋਂ ਸੂਚਨਾ ਨੂੰ ਇੱਕ ਨੈੱਟਵਰਕ ਉੱਤੇ ਰਿਮੋਟ ਵਸਤੂਆਂ ਤੱਕ ਸੰਚਾਰਿਤ ਕਰਨ, ਸਟੋਰ ਕਰਨ ਅਤੇ ਪ੍ਰਾਪਤ ਕਰਨ ਲਈ। ਟੋਲਿੰਗ ਸੰਦਰਭ ਵਿੱਚ, ਇਹ ਉਹ ਤਕਨੀਕ ਹੈ ਜੋ OBUਸ ਅਤੇ ਟੋਲ ਗੈਟਰੀ ਤਕਨਾਲੋਜੀ ਨੂੰ ਅੰਡਰਪਿਨ ਕਰਦੀ ਹੈ।

ਆਵਾਜਾਈ (ਐਨ.ਐਸ.ਡਬਲਯੂ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ)	ਐਨ.ਐਸ. ਡਬਲਯੂ ਲਈ ਆਵਾਜਾਈ. ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਪ੍ਰਮੁੱਖ ਆਵਾਜਾਈ ਅਤੇ ਸੜਕ ਏਜੰਸੀ ਹੈ।
ਟੋਲ ਰਿਲੀਫ਼ ਰਿਬੇਟ ਸਕੀਮ	ਇੱਕ ਰਾਹਤ ਸਕੀਮ ਜਿਸ ਦੁਆਰਾ ਟੋਲ ਉਪਭੋਗਤਾਵਾਂ ਨੂੰ ਇੱਕ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ ਦੇ ਅੰਦਰ ਭੁਗਤਾਨ ਕੀਤੇ ਗਏ ਉਹਨਾਂ ਦੇ ਟੋਲ ਦਾ ਇੱਕ ਹਿੱਸਾ ਵਾਪਸ ਕਰ ਦਿੱਤਾ ਜਾਂਦਾ ਹੈ (ਅਰਥਾਤ 2023 ਲਈ ਇਹ 750 ਡਾਲਰ ਤੱਕ ਦੀ 40 ਪ੍ਰਤੀਸ਼ਤ ਛੋਟ 'ਤੇ ਸੈੱਟ ਕੀਤਾ ਗਿਆ ਹੈ ਜੇਕਰ ਉਪਭੋਗਤਾ ਪ੍ਰਤੀ ਵਿੱਤੀ ਸਾਲ 375 ਡਾਲਰ ਤੋਂ ਵੱਧ ਖਰਚ ਕਰਦੇ ਹਨ)।
ਟੋਲ ਰੋਡ ਨੈੱਟਵਰਕ	ਗ੍ਰੇਟਰ ਸਿਡਨੀ ਵਿੱਚ ਮੌਜੂਦਾ ਜਾਂ ਭਵਿੱਖ ਵਿੱਚ ਟੋਲਡ ਸੜਕਾਂ ਦਾ ਨੈੱਟਵਰਕ, ।
ਟੋਲ ਰੋਡ ਆਪਰੇਟਰ	ਟੋਲ ਸੜਕਾਂ ਦੇ ਸੰਚਾਲਨ ਰੱਖ-ਰਖਾਅ ਲਈ ਜ਼ਿੰਮੇਵਾਰ ਸੰਸਥਾਵਾਂ।
ਟੋਲਿੰਗ ਫੀਸ	ਟੋਲਿੰਗ ਫੀਸ, ਟੋਲ ਸੇਵਾਵਾਂ ਪ੍ਰਦਾਨ ਕਰਨ ਦੇ ਪ੍ਰਸ਼ਾਸਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਵੀਡੀਓ ਮੈਚਿੰਗ ਫੀਸ, ਸੇਵਾ ਫੀਸ ਅਤੇ ਡਿਸੈਨਰ ਫੀਸ) ਨਾਲ ਸੰਬੰਧਤ ਟੋਲ ਰੋਡ ਓਪਰੇਟਰਾਂ ਦੁਆਰਾ ਲਗਾਈਆਂ ਜਾਂਦੀਆਂ ਵੱਖ-ਵੱਖ ਸੰਬੰਧਤ ਫੀਸਾਂ ਦਾ ਵਰਣਨ ਕਰਨ ਲਈ ਵਰਤਿਆ ਜਾਣ ਵਾਲਾ ਸ਼ਬਦ ਹੈ।
ਵੀਡੀਓ ਟੋਲਿੰਗ	ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਟੋਲ ਕਲੈਕਸ਼ਨ ਦਾ ਇੱਕ ਰੂਪ ਜੋ ਟੋਲ ਦਾ ਭੁਗਤਾਨ ਕਰਨ ਦੀ ਦੇਣਦਾਰੀ ਦੀ ਪਛਾਣ ਕਰਨ ਲਈ ਵਾਹਨ ਦੀ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਦੇ ਵੀਡੀਓ ਦੀ ਵਰਤੋਂ ਕਰਦਾ ਹੈ। ਇਸ ਨੂੰ ਕੋਈ ਇਲੈਕਟ੍ਰਾਨਿਕ ਟੈਗ ਜਾਂ OBU ਦੀ ਲੋੜ ਨਹੀਂ ਹੈ। ਨਿਊ ਸਾਊਥ ਵੇਲਜ਼ ਵਿੱਚ ਵੀਡੀਓ ਟੋਲਿੰਗ ਟੈਗ ਰਹਿਤ ਜਾਂ ਆਟੋਮੈਟਿਕ ਲਾਇਸੈਂਸ ਪਲੇਟ ਪਛਾਣ (ANPR) ਟੋਲਿੰਗ ਦਾ ਸਮਾਨਾਰਥੀ ਹੈ।
ਜ਼ੋਨਲ ਕੀਮਤ	ਪ੍ਰਾਈਸਿੰਗ ਜੋ ਭੂਗੋਲਿਕ ਭੇਰ 'ਤੇ ਜ਼ੋਨ (ਜਿਵੇਂ ਕਿ ਉੱਤਰੀ, ਪੂਰਬੀ) ਦੁਆਰਾ ਟੋਲ ਰੋਡ ਦੇ ਟੋਲਿੰਗ ਚਾਰਜ ਨੂੰ ਬਦਲਦੀ ਹੈ।

Sydney NSW 2000

GPO Box 5469
Sydney NSW 2001

W: treasury.nsw.gov.au

This publication is protected by copyright. With the exception of (a) any coat of arms, logo, trade mark or other branding; (b) any third party intellectual property; and (c) personal information such as photographs of people, this publication is licensed under the Creative Commons Attribution 3.0 Australia Licence.

The licence terms are available at the Creative Commons website at:
creativecommons.org/licenses/by/3.0/au/legalcode

NSW Treasury requires that it be attributed as creator of the licensed material in the following manner: © State of New South Wales (NSW Treasury), (2023).

Disclaimer

This report is presented by NSW Treasury and Transport for NSW for the purpose of disseminating information free of charge for the benefit of the public.

Both NSW Treasury and Transport for NSW do not guarantee or warrant, and accept no legal liability whatsoever arising from or connected to, the accuracy, reliability, currency or completeness of any material contained in this report.

Readers of this report will be responsible for making their own assessment of the material and should make their own inquiries and rely on their own advice when making decisions related to material contained in this report.

This report does not represent and is not indicative of recommendations that may be presented to the NSW Government and does not represent approved policy directions of the former or current NSW Government.

