

Autobusų reforma

Išsakykite savo nuomonę apie autobusų eismą Kembridžsyre ir Piterbore

Konsultacijos dokumentas

Ši konsultacija trunka nuo 2024 m. rugpjūčio 14 d. iki lapkričio 20 d.

Turinys

1. Įvadas	6
Apie Kembridžšyro ir Piterboro merus	6
Apie Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinę veiklos instituciją	6
Konsultacijos dokumento apžvalga.....	6
Kas aptariama šioje konsultacijoje?	7
Teisiniai reikalavimai.....	7
Apie konsultaciją	8
Kas gali dalyvauti?.....	8
Kaip galiu atsakyti?.....	9
Konsultacijos klausimai	9
Kur galiu gauti daugiau informacijos?.....	9
Pritaikymas neįgaliesiems ir kontaktinė informacija	10
Kas toliau?.....	10
2. Kaip autobusai važiuoja dabar	11
3. Apžvalga	13
4. Įvadas į Vertinimą	14
Kas yra autobusų reforma?.....	14
Kas yra Franšizė?.....	14
Kas yra Išplėstinė partnerystė?.....	14
Kodėl autobusų paslaugas reikia tobulinti?	15
5. Siūloma franšizės schema	17
Scenarijai.....	17
Kiek Jungtinei veiklos institucijai kainuotų Siūlomos franšizės schemos įvedimas?.....	18
6. Trumpesnė vertinimo santrauka.....	20
Strateginio dokumento santrauka	20
Įvadas	20
Pokyčius skatinantys veiksniai	20
Autobusų reformos tikslai.....	21
Autobusų reformos galimybės ir Jungtinės veiklos institucijos įtaka	21
Strateginio dokumento išvada	22
Ekonominio dokumento santrauka.....	23
Įvadas	23
Metodai ir rezultatai	23

Ekonominio dokumento išvada	24
Komercinio dokumento santrauka	25
Įvadas	25
Franšizės schema – kaip važiuotų autobusai	25
Išplėstinė partnerystė – kaip kursuotų autobusai	26
Komercinio dokumento išvada	26
Finansinio dokumento santrauka	26
Įvadas	26
Išteklių paieškos išlaidos	27
Finansinio dokumento išvada	28
Valdymo dokumento santrauka.....	28
Įvadas	28
Franšizės schemas ir Išplėstinės partnerystės valdymas	29
Valdymo rizika.....	29
Valdymo dokumento išvada	29
Vertinimo išvada	30
Poveikio lygybei vertinimas	30
Trumpesnė apibendrinamoji išvada	31
7. Ilgesnė vertinimo santrauka.....	33
Fonas.....	33
Įvertinimo įvadas.....	33
Strateginis dokumentas	35
Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija.....	35
Augimas.....	35
Spūstys	36
Politikos aplinkybės.....	37
Politika ir planai.....	38
Autobusų tinklo vaidmuo.....	40
Vietinių įžvalgos	40
Autobusų rinkos iššūkiai	41
Integracija	43
Autobusų parko priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas.....	44
Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategija.....	44
Pokyčių pagrindimo dokumentas	47

Intervencijos poreikis	52
Schemos tikslai	53
Galimybės ateičiai	54
Galimybių vertinimas	58
Bendrieji tikslai	59
Tikslų pasiekimas	61
Autobusų strategijos tikslų įgyvendinimas	63
Unikali CPCA pozicija	66
Strateginio dokumento išvada	67
Ekonominis dokumentas	68
Palyginimo variantas („Nieko nedaryti“).....	68
Išplėstinė partnerystė	69
Franšizės	69
Pageidaujamas ir siūlomas autobusų paslaugų tinklas	69
Modeliavimo metodas	70
Paklausos prognozės suvestinė	70
Išlaidų modeliavimas	71
Poveikis	71
Ekonominės naudos vertinimas	72
Ekonominio dokumento išvada	73
Komercinis dokumentas	73
Dabartinė autobusų rinka	74
Galimas franšizavimas	77
Potenciali išplėstinė partnerystė	86
Komerčio dokumento išvada	95
Finansinis dokumentas	96
Įvadas	96
Dabartinė padėtis	96
Ištekliai - franšizė	98
Išteklų paieška – Išplėstinė partnerystė	100
Finansinio dokumento išvada	101
Valdymo dokumentas	102
Jungtinės veiklos institucijos pareigos	102
Galimybė Jungtinės veiklos institucijai teikti autobusų paslaugų patobulinimus	104

Tarpvalstybinės paslaugos ir paslaugų leidimai	109
Įgyvendinimas	110
Programos valdymas ir administravimas	111
Valdymo dokumento išvada	116
Vertinimo išvada	117
Strateginis dokumentas	117
Ekonominis dokumentas.....	118
Komerčinis dokumentas.....	119
Finansinis dokumentas.....	120
Valdymo dokumentas	120
Poveikio lygybei vertinimas (EqIA).....	120
Rekomendacija.....	122

1. Įvadas

- 1.1 Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija laikosi nuomonės, kad būtina pakeisti vietinių autobusų parkų veiklos principus, siekiant užtikrinti geresnį ir patogesnį susisiekimą autobusais, atitinkantį mūsų strateginius tikslus visame regione.
- 1.2 Autobusai Kembridžšyre ir Piterbore atlieka gyvybiškai svarbų vaidmenį pristatydami žmones į jiems reikalingas vietas, jungdami mūsų bendruomenes ir palaikydami mūsų ekonomiką. Tačiau įrodymai rodo, kad keleiviai susiduria su daugybe iššūkių, todėl mažiau žmonių renkasi keliauti autobusu ir pageidauja pokyčių. Tai, kaip autobusai važiuoja dabar, kai privačios įmonės sprendžia, kur ir kaip dažnai važinėti autobusais, suteikia Jungtinei veiklos institucijai ribotą galimybę keisti situaciją.
- 1.3 Manome, kad franšizė yra geriausias būdas pasiekti reikiamų pokyčių, ir norėtume sužinoti jūsų nuomonę apie tai, ką siūlome. Šiame dokumente pateikiama išsami informacija apie mūsų pasiūlymus ir tai, kaip galite dalyvauti ir išsakyti savo nuomonę. Konsultacijos vyksta nuo 2024 m. rugpjūčio 14 d. iki lapkričio 20 d.

Apie Kembridžšyro ir Piterboro merus

- 1.4 Meras Nik Johnson yra tiesiogiai renkamas Kembridžšyro ir Piterboro gyventojų ir yra Jungtinės veiklos institucijos pirmininkas. Meras turi konkrečius įgaliojimus ir funkcijas, kurios buvo perduotos iš centrinės valdžios pagal regiono perdavimo sandorį, kai kurios iš jų yra susijusios su transportu. Pagal 2000 m. Transporto įstatymą su pakeitimais, padarytais Autobusų paslaugų įstatymu (toliau – Įstatymas), meras turi įgaliojimus nuspręsti, ar įvesti Siūlomą franšizės schemą.

Apie Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinę veiklos instituciją

- 1.5 Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija vienija Kembridžšyro, Piterboro, Fenlando, Rytų Kembridžšyro, Pietų Kembridžšyro, Kembridžo ir Hantingdonšyro vietos valdžios institucijas. Bendradarbiaudami kuriame ir teikiame politiką, programas ir paslaugas, kurios tiesiogiai naudingos Kembridžšyro ir Piterboro gyventojams.
- 1.6 Jungtinė veiklos institucija jau subsidijuoja kai kurias autobusų paslaugas visoje teritorijoje, valdo nuolaidų kelionių schemą, užtikrindama nemokamas keliones vyresnio amžiaus ir neįgaliems žmonėms, ir „Tiger“ bilietą (su 1 svaro sterlingų įkainiu jauniems žmonėms) ir yra atsakinga už autobusų stoteles.

Konsultacijos dokumento apžvalga

- 1.7 Jungtinė veiklos institucija mano, kad reikia pakeisti vietinių autobusų veiklos principą, kad pagerintume vietinę autobusų sistemą mūsų bendruomenėms, kurios ja naudojasi. Šiame dokumente paaiškinama, kodėl Jungtinė veiklos institucija rekomenduoja naudoti autobusų franšizę kaip būdą tai padaryti, remdamasi savo Siūlomos franšizės schemos vertinimu.

- 1.8 Franšizės įvedimas reiškia, kad regiono autobusus kontroliuotų Jungtinė veiklos institucija. Tai reiškia, kad savo regione nustatysime autobusų maršrutus, dažnumą, bilietų kainas ir bendrus standartus. Šiame dokumente išdėstytas mūsų franšizės Kembridžšyre ir Piterbore planas (Siūloma franšizės schema) ir kaip tai būtų galima įgyvendinti. Jame taip pat nagrinėjama mūsų įvertinta alternatyva - Išplėstinė partnerystė, kurioje išsamiai išdėstyta, ką dar galėtų padaryti Jungtinė veiklos institucija ir autobusų operatoriai, kad pagerintų vietinius autobusus pagal dabartinę teisinę sistemą.
- 1.9 Jungtinė veiklos institucija nori išgirsti gyventojų, organizacijų ir įmonių nuomonę apie šiuos pasiūlymus visame regione.
- 1.10 Konsultacijos vyksta nuo 2024 m. rugpjūčio 14 d. iki lapkričio 20 d.

Kas aptariama šioje konsultacijoje?

- 1.11 Tai yra oficiali konsultacija, kaip reikalaujama 2000 m. Transporto įstatyme su pakeitimais, padarytais 2017 m. Autobusų paslaugų įstatymu (toliau – Įstatymas), ir parengta pagal Įstatymą ir jį papildantį 2017 m. Autobusų paslaugų įstatymą: Franšizės schemos gairės (toliau – Gairės). Ji informuos Kembridžšyro ir Piterboro merą, ar taikyti Siūlomą franšizės schemą, ar Išplėstinę partnerystę. Šiame konsultacijų dokumente apibendrinamas (trumpa ir ilga santrauka) autobusų reformos vertinimas (toliau - vertinimas), kurį Jungtinė veiklos institucija parengė pagal Įstatymo 123B skirsnį (žr. Įstatymo 4.8 ir 7 skirsnius), ir įtraukiama Jungtinės veiklos institucijos siūloma franšizės schema, kuri lyginama su tuo, kaip autobusai kitu atveju veiktų pagal Išplėstinę partnerystę dabartinėmis sąlygomis.
- 1.12 Šiame Konsultaciniame dokumente pateikiami klausimai apie įvertinimą ir pačios Siūlomos franšizės schemos turinį.
- 1.13 Šiomis konsultacijomis nesiekama surinkti nuomonių apie konkrečius veiklos autobusų klausimus, pvz., patikimumą, dažnumą ar prašymus dėl naujų maršrutų. Visus tokius bendrus atsiliepimus, užklausas ar skundus galite pateikti Jungtinės veiklos institucijos svetainėje adresu <https://transport.cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk/contact-us/>. Taip pat galite tiesiogiai susisiekti su autobusų operatoriais – išsamią informaciją galite rasti adresu: <https://cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk/what-we-deliver/transport/buses/bus-support/>

Teisiniai reikalavimai

- 1.14 Įstatymo 123E skirsnyje paaiškinama, ką Jungtinė veiklos institucija turi įtraukti į savo Konsultacijų dokumentą. Toliau pateiktoje lentelėje nurodyti šie reikalavimai ir tai, kur juos galima rasti šiame dokumente.

1-1 lentelė: Skyriaus nuorodų dėl teisinių reikalavimų santrauka

Teisiniai reikalavimai, kurie turėtų būti įtraukti į šį Konsultacijų dokumentą	Konsultacijos dokumento skyriaus nuoroda
Siūlomos franšizės schemos vertinimo santrauka.	6 skyrius. Trumpesnė santrauka

	7 skyrius. Ilgesnė santrauka
Teritorija, kurioje veiktų Siūloma franšizės schema, ir visos jos dalys.	5 skyrius ir 5 priedas Siūloma franšizės schema
Jungtinės veiklos institucijos siūlomų teikti Franšizės pagrindu teikiamų paslaugų aprašymas.	5 skyrius ir 5 priedas Siūloma franšizės schema
Visų paslaugų ar paslaugų rūšių, kurias Jungtinė veiklos institucija siūlo, išskyrus reglamentavimą, atsirandantį dėl Franšizės schemos, aprašymas.	5 skyrius ir 5 priedas Siūloma franšizės schema
Data, kurią Jungtinė veiklos institucija siūlo įvesti Franšizės schemą, kartu su pirmąja data ar datomis, iki kurių Jungtinė veiklos institucija siūlo sudaryti sutartis su operatoriais dėl franšizės paslaugų teikimo.	5 skyrius ir 5 priedas Siūloma franšizės schema
Siūlomas laikotarpis ar laikotarpiai baigsis nuo tada, kai Jungtinė veiklos institucija sudarys sutartį, iki tada, kai paslaugos bus pradėtos teikti pagal tą sutartį.	5 priedas Siūloma franšizės schema
Jungtinės veiklos institucijos siūlomų konsultacijų planų per visą Franšizės schemos gyvavimo laikotarpį, siekiant sužinoti nuomonę apie tai, kaip schema veikia, aprašymas.	5 skyrius ir 5 priedas Siūloma franšizės schema
Pareiškimas, kaip vykdydama viešųjų pirkimų procesą, Jungtinė institucija siūlo palengvinti mažų ir vidutinių ūkio subjektų dalyvavimą teikiant franšizės paslaugas.	5 skyrius (5.3 punktas) ir 7 skyrius (7.163 - 7.170 punktai)
Data, iki kurios turi būti gauti atsakymai į konsultaciją.	1.10 ir 1.18 punktai

1.15 Aktą galima rasti: [2017 m. Autobusų paslaugų įstatymas \(legislation.gov.uk\)](https://www.legislation.gov.uk)

1.16 Rekomendacijas galima rasti: [Autobusų franšizės schemos nustatymas - GOV.UK \(www.gov.uk\)](https://www.gov.uk)

Apie konsultaciją

1.17 Šiame skyriuje paaiškinama, kas gali dalyvauti, kaip atsakyti, konsultaciniai klausimai, kur rasti daugiau informacijos ir informacijos apie prieinamumą.

1.18 Atsakymai turi būti pateikti iki 2024 m. lapkričio 20 dienos. Jei norite išsakyti savo nuomonę, būtinai atsakykite iki šios datos.

Kas gali dalyvauti?

1.19 Ši konsultacija yra atvira visiems asmenims ar organizacijoms. Norime sužinoti jūsų nuomonę, nesvarbu, ar šiuo metu naudojate autobusais, ar ne. Galite atsakyti kaip visuomenės narys arba kaip oficialus asmuo, pavyzdžiui, kaip Parlamento narys, įstatymų numatytas konsultantas arba verslo atstovas.

1.20 Atkreipkite dėmesį, kad jei atsakysite kaip pareigūnas, jūsų atsakymas bus paskelbtas. Sprendimus priimančys asmenys turės prieigą prie visų atsakymų konsultacijų laikotarpio pabaigoje ir jam pasibaigus. Visuomenės narių atsakymai liks anonimiški.

Kaip galiu atsakyti?

- 1.21 Konsultacijos vyksta nuo 2024 m. rugpjūčio 14 d. iki lapkričio 20 d.
- 1.22 Laukiame jūsų atsiliepiamų apie Įvertinimą ir Siūlomą franšizės schemą ir siūlome du veiksmus:
- 1 veiksmas: Perskaitykite informaciją šiame Konsultacijos dokumente.
- 2 veiksmas: Pasidalinkite savo nuomone užpildydami klausimyną arba atsiųsdami mums atsakymą el. paštu arba laišku.
- 1.23 Atkreipkite dėmesį, kad atsakymai, kurie nepatenka į konsultacijų apimtį, bus svarstomi, tačiau bus įtraukti į konsultacijų analizę tik tiek, kiek manoma, kad tai yra svarbu.

Konsultacijos klausimai

- 1.24 Yra dvi konsultacinio klausimyno versijos: trumpoji ir ilgoji. Galite užpildyti bet kurį norimą klausimyną ir jums nereikia atsakyti į visus klausimus. Abi klausimyno versijos pateikiamos **1 priede**.
- 1.25 Trumpoje versijoje yra 10 klausimų, aptariamų 6 skyriuje (Trumpesnė santrauka). Juose daugiausia dėmesio skiriama pagrindinėms šiame Konsultaciniame dokumente aptariamoms sritims. Jei nuspręsite atsakyti į šį klausimyną, visą svarbią informaciją turėtumėte rasti trumpesnėje santraukoje ir jums nereikės skaityti viso dokumento.
- 1.26 Ilgojoje versijoje yra 31 klausimas, jie aptariami ilgesnėje santraukoje, pateiktoje 7 skyriuje. Išsamūs klausimų sąrašai abiejose santraukose pateikiami **1 priede**. Ilgoji versija gali būti tinkamesnė respondentams, turintiems daugiau žinių ir besidomintiems autobusų rinka, nes joje yra daugiau klausimų, kai kurie iš jų yra sudėtingesni. Jei atsakote į šį klausimyną, galbūt norėsite susipažinti su visu Įvertinimo dokumentu ir ilgesne santrauka.
- 1.27 Šios konsultacijos klausimai buvo parengti atsižvelgiant į Įstatymo reikalavimus. Jungtinė veiklos institucija apdoros ir analizuos atsakymus ir jais dalysis su „Walnut Unlimited“ ir „Westco Communications Ltd.“ Atitinkamą privatumo politiką galite peržiūrėti adresu: <https://cpca-yourvoice.co.uk.co.uk/wp-content/uploads/2024/08/Privacy-notice.pdf>

Kur galiu gauti daugiau informacijos?

- 1.28 Konsultacijose išsamiai aprašytas Vertinimas, Siūloma franšizės schema ir Poveikio lygybei vertinimas - visa tai galima perskaityti adresu <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>
- 1.29 Šiame dokumente pateikiama visa informacija, kurios reikia norint atsakyti į konsultacijos klausimus. Daugiau informacijos galima rasti prieduose:
- 1 priedas** – Konsultacijos klausimai – trumpoji ir ilgoji versijos
- 2 priedas** – Vietos, kuriose galima rasti Konsultacijos dokumentą
- 3 priedas** – Nepriklausomo auditoriaus patikinimo ataskaita

4 priedas – Jungtinės veiklos institucijos atsakymas į nepriklausomo auditoriaus pastabas

5 priedas – Siūloma franšizės schema

6 priedas – Poveikio lygybei vertinimas

Pritaikymas neįgaliesiems ir kontaktinė informacija

- 1.30 Jei turite klausimų, norite atsakyti kitu būdu, reikia kitokio formato konsultacinės medžiagos, galite susisiekti su mumis:

El. paštas: consultations@cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk

Telefonas: 01480 277180

Paštas: Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija, konsultacijos dėl autobusų franšizės

2nd Floor, Pathfinder House, St Mary's Street, Huntingdon, Cambs, PE29 3TN

Kas toliau?

- 1.31 Visi atsakymai bus gauti ir apdoroti Jungtinėje veiklos institucijoje ir išanalizuoti kaip konsultacijų proceso dalis. Bus parengta konsultacijų ataskaita, kurioje bus išdėstyti nustatyti faktai.
- 1.32 Kai Jungtinė veiklos institucija ir meras išnagrinės konsultacijų rezultatų ataskaitą ir apsvarstys išvadų ataskaitą, Jungtinė veiklos institucija paskelbs ataskaitą, kurioje išdėstys savo atsakymą į konsultacijas ir pateiks mero sprendimą, ar sudaryti Siūlomą franšizės schemą, kaip tai numato Įstatymas.
- 1.33 Siūloma sprendimo data šiuo metu yra 2025 m. sausio²² d., trečiadienis. Tačiau ši data gali keistis priklausomai nuo konsultacijų eigos ir rezultatų, taip pat kitų klausimų, susijusių su Jungtinės veiklos institucijos darbu.
- 1.34 Pasibaigus konsultacijoms, įstatymas leidžia Jungtinei veiklos institucijai atlikti Siūlomos franšizės schemos pakeitimus. Tai gali reikšti, kad Siūlomoje franšizės schemoje bus atlikti pakeitimai, atspindintys naujausius regiono autobusų (įskaitant autobusų tinklą) pokyčius, arba pakeitimai, atspindintys konsultacijų atsakymus.

2. Kaip autobusai važiuoja dabar

- 2.1 Autobusai yra plačiausiai naudojama viešojo transporto forma Kembridžšyre ir Piterbore. 2022-2023 m. autobusais važiavo daugiau nei 24 milijonai žmonių.¹ Tačiau keleivių kelionių skaičius jau ilgą laiką mažėja, o autobusų pramonė susiduria su daugybe iššūkių.
- 2.2 Nuo 1986 m. autobusų transporto paslaugų reguliavimas Anglijoje buvo panaikintas, išskyrus Londoną nuo 1984 m. ir Mančesterį nuo 2023 m. rugsėjo mėn. Tai reiškia, kad autobusus daugiausia valdė privatūs operatoriai.
- 2.3 Kembridžšyre ir Piterbore yra daug skirtingų autobusų operatorių. Apie 88% autobusų ridos komerciniu pagrindu valdo operatoriai, kurie kontroliuoja savo maršrutus, tvarkaraščius, bilietų parinktis, kainas, dažnumą ir paslaugų standartus. Autobusų operatoriai pajamas gauna iš keleivių bilietų kainų. Jie gauna pelną ir turi komercinę nepriklausomybę, kad nuspręstų, kaip lėšas pakartotinai investuoti, kad paremtų dabartinį autobusų eismą. Autobusų operatoriai valdo arba nuomoja savo transporto priemones ir depus bei yra atsakingi už vairuotojų samdymą ir kasdienį autobusų paslaugų teikimą.
- 2.4 Autobusų operatoriai yra atsakingi už autobusų paslaugų registravimą Rismo komisaro biure, jis taip pat išduoda operatoriams licencijas teikti pervežimo autobusais paslaugas. Eismo komisaras turi vykdymo užtikrinimo įgaliojimus imtis veiksmų prieš autobusų operatorius, kurie kelia pavojų kelių eismo saugumui arba nevykdo patikimų ar punktuolių registruotų autobusų paslaugų.
- 2.5 Jungtinė veiklos institucija palaiko vietines autobusų paslaugas įvairiais būdais:
 - Apmokėjimas už socialiai būtinas autobusų paslaugas, kurių kitu atveju neteiktų autobusų operatoriai.
 - Atsakomybė už nemokamų autobusų bilietų, skirtų vyresnio amžiaus ir neįgaliems asmenims, schemas (lengvatinių bilietų kainos) tvarkymą pagal Anglijos nacionalinę lengvatinių kelionių schemą.
 - „Tiger“ leidimas (1 svaro sterlingų bilieto įkainis jauniems žmonėms).
 - Informacijos pateikimas realiuoju laiku ir pagalba skatinant naudotis autobusais apskritai.
 - Bendradarbiavimas su nacionaline vyriausybe siekiant užtikrinti naują finansavimą investicijoms į vietinius autobusus ir kitus projektus, skatinančius daugiau žmonių keliauti autobusais.
- 2.6 Autobusų operatoriai, Jungtinė veiklos institucija ir vietinės greitkelių administracijos šiuo metu bendradarbiauja siekdamos pagerinti vietinius autobusus.
- 2.7 Pagal „Bus Back Better: National Bus Strategy for England“ strategiją, pristatytą 2021 m., Jungtinė veiklos institucija parengė išsamų autobusų paslaugų gerinimo planą (Bus Services Improvement Plan, BSIP). Be to, 2023 m. buvo priimta Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategija, kuria siekiama žengti svarbų žingsnį gerinant autobusų paslaugas visame regione.

¹ Transporto departamento autobusų statistikos lentelė BUS01e

Šis strateginis požiūris rodo mūsų įsipareigojimą atgaivinti viešąjį transportą, siekiant patenkinti besikeičiančius mūsų bendruomenių poreikius, kartu skatinant tvarią ir efektyvią autobusų veiklą.

3. Apžvalga

- 3.1 2000 m. Transporto įstatymu su pakeitimais, padarytais 2017 m. Autobusų paslaugų įstatymu (toliau – Įstatymas), Mero jungtinės veiklos institucijai suteikiami įgaliojimai reformuoti savo autobusų rinkas. Mančesterio jungtinės veiklos institucija jau įvedė franšizę, o Liverpulio miesto ir regiono jungtinės veiklos institucija bei Vakarų Jorkšyro jungtinės veiklos institucija jau priėmė sprendimą tai padaryti.
- 3.2 Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija parengė autobusų reformos vertinimą (toliau – vertinimas) ir apsvairstė dvi galimybes pertvarkyti autobusų eismą – Siūlomą franšizės schemą ir Išplėstinės partnerystės schemą.
- 3.3 Šiame konsultacijų dokumente apibendrinami pagrindiniai Siūlomos franšizės schemos vertinimo, kurį Jungtinė veiklos institucija parengė pagal Įstatymo 123B skirsnį, elementai.
- 3.4 Vertinimas:
 - Apibūdina Siūlomos franšizės schemos poveikį.
 - Palygina Siūlomą franšizės schemą su Išplėstinė partneryste (IP).
 - Apsvarstoma, ar Siūloma franšizės schema prisidėtų prie Jungtinės veiklos institucijos (ir kaimyninių institucijų) politikos.
 - Apsvarstoma, kaip Jungtinė veiklos institucija parengtų ir valdytų Siūlomą franšizės schemą.
 - Apsvarstoma, ar Jungtinė veiklos institucija galėtų sau leisti sukurti ir valdyti sistemą.
 - Apsvarstoma, ar Siūloma franšizės schema viešajam sektoriui užtikrina pelningą kainos ir kokybės santykį.
 - Apsvarstoma, kaip Jungtinė veiklos institucija siektų užtikrinti autobusų paslaugų teikimą pagal Siūlomą franšizės schemą pagal vietines paslaugų sutartis (franšizės sutartis).

4. Įvadas į Vertinimą

4.1 Šiame skyriuje pateikiamos apibrėžtys ir išsamesnė informacija apie Vertinimą.

Kas yra autobusų reforma?

- 4.2 Autobusų reforma – tai autobusų parko planavimo ir eksploatavimo būdo keitimo procesas, siekiant pagerinti paslaugas ir keleivių patirtį Kembridžšyro ir Piterboro gyventojų labui. Įstatyme nustatyti įstatyminiai įgaliojimai, kuriais Jungtinė veiklos institucija gali naudotis pertvarkydama autobusus, įskaitant Išplėstinės partnerystės ir Franšizės schemas įvedimą. Šios skirtingos parinktys išsamiau aprašytos tolesniuose skyriuose.
- 4.3 Jungtinė veiklos institucija pastaraisiais metais nagrinėjo autobusų reformą, atsižvelgdama į reikiamus teisinius procesus.

Kas yra Franšizė?

- 4.4 Franšizė yra teisinis modelis, pagal kurį autobusus kontroliuoja vietos valdžia, pvz., Kembridžšyras ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija. Franšizės modelis Londone veikia nuo 1984 m. (su „Transport for London“), o 2023 m. rugsėjį buvo pristatytas Mančesteryje.
- 4.5 Pagal Franšizę Jungtinė veiklos institucija nustatytų autobusų maršrutus, dažnumą, bilietų kainas ir bendruosius standartus Kembridžšyre ir Piterbore. Esama į komerciją orientuota operatorių rinka būtų pakeista, o privatūs autobusų operatoriai nebegalėtų savarankiškai nuspręsti, kokias paslaugas teikti ar nutraukti. Vietoj to Jungtinės veiklos institucijos suplanuotos autobusų paslaugos būtų teikiamos pagal Franšizės sutartis, pagal jas autobusų operatoriai siūlytų teikti paslaugas pagal Jungtinės veiklos institucijos valdomą konkurencinį viešųjų pirkimų procesą. Jungtinė veiklos institucija taip pat atidžiai stebėtų franšizės paslaugų teikimą.
- 4.6 Teisinis procesas, reikalingas norint pereiti nuo nereguliuojamos komercinės rinkos prie Franšizės schemas, yra apibrėžtas Įstatyme. Galutinis sprendimas, ar įvesti Franšizę, priklauso merui po konsultacijų su Jungtinės institucijos valdyba.

Kas yra Išplėstinė partnerystė?

- 4.7 Išplėstinė partnerystė (Enhanced Partnership, IP) yra teisinis modelis, pagal kurį privatūs autobusų operatoriai ir vietos valdžios institucijos parengia teisiškai privalomą (įstatymais nustatytą) planą ir schemas, kuriose išdėstoma bendra vizija ir tikslai. Jie prisiima konkrečius įsipareigojimus, kaip kartu tobulins vietinius autobusus, kad tai pasiektų. Pagal Išplėstinę partnerystę vietos autobusų paslaugos ir toliau priklausytų privatiems subjektams ir būtų

valdomos („nereguliuojamos“), o autobusų operatoriai ir toliau gautų pajamas iš bilietų kainų ir nepriklausomai priimtų sprendimus dėl autobusų paslaugų teikimo.

- 4.8 Įstatyme ir susijusiuose teisės aktuose nurodyta autobusų operatorių, kurie turi sutikti su išplėstinės partnerystės planu ir schema, dalis ir visi susiję įpareigojimai, kad jie galėtų būti teisiškai privalomi. Tačiau, kai išplėstinės partnerystės planas ir schema yra patvirtinami, visi vietiniai autobusų operatoriai privalo jų laikytis. Jei jie neatitinka nustatytų reikalavimų, prieš juos gali būti imtasi vykdymo užtikrinimo veiksmy, įskaitant autobusų operatoriaus paslaugų, kurios nebegalėtų būti teikiamos, registracijos panaikinimą. Taikant IP, už eismą atsakingas Komisijos narys turi įgaliojimus imtis vykdymo užtikrinimo veiksmy.
- 4.9 Nacionalinė vyriausybė reikalauja, kad visos sritys turėtų Franšizės schemą arba išplėstinę partnerystę, kad gautų finansavimą autobusų paslaugoms. Todėl, jei Jungtinė veiklos institucija neįvestų Franšizės, vietoj jos reikėtų sukurti išplėstinę partnerystę.

Kodėl autobusų paslaugas reikia tobulinti?

- 4.10 Kembridžšyre ir Piterbore autobusai atlieka gyvybiškai svarbų vaidmenį pristatydami žmones į jiems reikalingas vietas, jungdami mūsų bendruomenes ir formuodami mūsų ekonomiką. Šiuo metu kiekvienais metais autobusais pervežama daugiau nei 24 milijonai keleivių.² Nepaisant tokio svarbaus vaidmens, autobusais keliaujančių žmonių skaičius jau ilgą laiką mažėja – nuo 33,7 mln. 2009-2010 m. iki 30,3 mln. 2018-2019 m.³ Autobusų naudojimas buvo dar labiau paveiktas Covid-19 pandemijos metu, ir nors buvo tam tikras atsigavimas, mažėjimo tendencija išlieka. Kartu su mažėjančiu naudojimu, autobusų tinklas mažėja, o eksploatuojamų mylių skaičius laikui bėgant mažėja. Jungtinė veiklos institucija taip pat turėjo daugiau prisidėti prie autobusų paslaugų teikimo. 2019-2020 m. bendros išlaidos viešajam transportui sudarė 12,3 mln. svarų sterlingų. 2023-2024 m. šis skaičius išaugo iki 15,6 mln. svarų sterlingų.
- 4.11 Kaip nustatyta Kembridžšyro ir Piterboro vietos transporto ir susisiekimo plane (Local Transport and Connectivity Plan, LTCP) ir Autobusų strategijoje, pagrindinis Jungtinės veiklos institucijos įsipareigojimas yra gerinti autobusus. Autobusai padeda žmonėms pasiekti sveikatos priežiūros ir laisvalaikio paslaugas, darbo ir mokymosi galimybes bei susitikti su šeima ir draugais. Autobusų naudojimas kelionėms yra paprastas būdas, kuriuo visi galime padėti pagerinti oro kokybę ir sumažinti kenksmingą anglies dvideginio išmetimą mūsų regione, sumažindami automobilių skaičių mūsų keliuose ir sumažindami spūstis.
- 4.12 Mūsų siekiuose pripažįstama autobusų svarba ir autobusų paslaugų poreikis Kembridžšyre ir Piterbore. Tai išsamiau nagrinėjama tolesniame skyriuje „Strateginio dokumento santrauka“ nuo 6.4 pastraipos. Mažėjantis autobusų naudojimas ir didesnės finansinės paramos iš viešojo sektoriaus poreikis rodo, kad autobusų važiavimo būdas dabar, kai privatūs autobusų operatoriai pirmiausia kontroliuoja maršrutus, dažnumą, kainas ir autobusų standartus,

² 24,3 mln. keleivių kelionių 2022-2023 m.

³ Transporto departamento autobusų statistikos lentelė BUS01e

neatitinka mūsų ambicijų dėl geresnių autobusų Kembridžyre ir Piterbore ir turi pasikeisti, kad patenkintų autobusų klientų poreikius ir pasiektų mūsų strateginius tikslus.

5. Siūloma franšizės schema

- 5.1 Kitame skyriuje pristatoma Siūloma franšizės schema, kuri yra dokumento projektas ir šios konsultacijos tema. Vertinimo tikslais Jungtinė veiklos institucija turėjo apibrėžti Franšizės schemą, kad Franšizę būtų galima palyginti su Išplėstinės partnerystės schema. Kiekvienam iš dviejų variantų buvo svarstomi skirtingi investicijų į autobusų paslaugas lygiai.
- 5.2 Numatytas Franšizės modelis skiriasi nuo to, kuris yra Londone ar neseniai pristatytas Mančesteryje. Užuot kontroliavusi ir valdžiusi visus aspektus ir prisiėmusi visą riziką, Jungtinė veiklos institucija stengsis dalytis atsakomybe ir rizika su operatoriais, bendradarbiaudama, kad apibrėžtų ir parengtų nuostatas ir paskatintų operatorius padidinti naudojimąsi ir gauti naudos iš didėjančių pajamų. Šis požiūris panašus į kitur, pavyzdžiui, Nyderlanduose ar Džersyje, aptinkamus franšizės modelius ir labiau atitinka Kembridžšyro ir Piterboro poreikius.
- 5.3 Siūlomos franšizės schemos kopiją galima rasti 5 priede. Apibendrinant svarbiausi dalykai yra šie:
- Franšizė apimtų visą Kembridžšyrą ir Piterborą.
 - Visos vietinės autobusų paslaugos būtų užsakomos Franšizės būdu, išskyrus paslaugas, kurioms netaikoma Siūloma franšizės schema, ir paslaugas, kurioms taikomas paslaugų leidimo režimas. Tos paslaugos, kurias siūloma franšizuoti ir kurioms siūloma taikyti išimtį, išvardytos Siūlomos franšizės schemos prieduose 5 priede.
 - Siūloma franšizės schema būtų priimta priėmus sprendimą tęsti franšizę, kurio šiuo metu tikimasi 2025 m. sausio 22 d. Tai gali keistis.
 - Siūloma franšizės sutartis pirmą kartą sudaryti 2026 m.
 - Paslaugų leidimai (leidžiantys tam tikras paslaugas teikti be franšizės) būtų reikalingi tokioms paslaugoms kaip:
 - Regiono ribas peržengiančios paslaugos.
 - Paslaugos, kurios turi būti franšizuojamos, tačiau pereinamuoju laikotarpiu vis dar teikiamos kaip nereguliuojamos paslaugos ir kurioms tuo laikotarpiu nebuvo taikoma Franšizės schemos išimtis.
 - Visos kitos operatorių nustatytos paslaugos, kurios neturi neigiamo poveikio franšizuojamoms paslaugoms ir kurios nėra visiškai atleistos nuo Siūlomos franšizės schemos.
 - Perėjimas įvyktų per 2-3 metus, kol visos autobusų paslaugos Kembridžšyre ir Piterbore būtų franšizuotos.
 - Autobusų operatoriai ir toliau būtų atsakingi už depų ir tinkamų autobusų tiekimą pagal Jungtinės veiklos institucijos nustatytas paslaugų specifikacijas, o Institucija taip pat norėtų įrengti du papildomus depus – vieną Piterboro rajone ir vieną Kembridžo rajone.
 - Sutartys būtų įsigyjamoms mišriais paketais, siekiant skatinti konkurenciją ir padėti mažųjų ir vidutinių autobusų operatoriams konkuruoti dėl sutarčių.

Scenarijai

- 5.4 Šis vertinimas prasidėjo nuo šešių scenarijų, vertintų strateginiu lygmeniu, pagal kuriuos kiekvienas iš dviejų pristatymo modelių (Franšizės ir IP) buvo vertinamas pagal tris investicijų

lygius – mažą, vidutinį ir didelį. Po pradinės atrankos išsamesniam vertinimui buvo pasirinktos dvi schemos: Franšizė ir Išplėstinė partnerystė, abiemis joms reikalingos vidutinio dydžio investicijos.

- 5.5 Šeši scenarijai buvo svarstomi atsižvelgiant į jų bendrą įgyvendinamumą. Esant mažoms investicijoms, franšizė būtų mažai naudinga, nes tai padidintų Jungtinės veiklos institucijos išlaidas ir riziką, nepasiekus strateginės tinklo tobulinimo naudos. Todėl ši galimybė nebuvo toliau svarstoma. Jei tikėtinas scenarijus būtų mažos investicijos, reikėtų turėti bent IP.
- 5.6 Aukšto lygio investicijų atveju labiau tikėtina, kad Jungtinės veiklos institucija norėtų labiau kontroliuoti finansavimo paskirstymą, kad užtikrintų savo ambicijų įgyvendinimą; tai neleistų naudoti IP. Tačiau šiuo metu mažai tikėtina, kad aukšto lygio investicijos būtų įperkamos, todėl šis variantas buvo atmestas. Todėl buvo padaryta išvada, kad labiausiai tikėtini ir praktiškiausi scenarijai buvo šie:
- Vidutinio lygio investicijos su IP (maždaug 10 milijonų svarų sterlingų kapitalo investicijos, 600 000 svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma parama autobusų paslaugoms, pradėdant nuo 7,5 milijonų svarų sterlingų pirmaisiais metais).
 - Vidutinio lygio investicijos su franšize (maždaug 41 mln. svarų sterlingų kapitalo investicijos, 1,4 mln. svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma parama autobusų paslaugoms nuo 8,5 mln. svarų sterlingų pirmaisiais metais).

Kiek Jungtinei veiklos institucijai kainuotų Siūlomos franšizės schemos įvedimas?

- 5.7 Perėjimui prie Franšizės prireiktų pradinių vienkartinių Jungtinės veiklos institucijos investicijų, kurių vertė siektų 1,42 mln. GBP per 3-4 metus (perėjimo išlaidos). Tai apimtų tokius dalykus kaip konsultacijos, teisiniai ir viešųjų pirkimų mokesčiai. Taip pat būtų papildomų 1 mln. svarų sterlingų per metus personalo išlaidų ir 0,5 mln. svarų sterlingų IT išlaidų per metus.
- 5.8 Pereinamojo laikotarpio ir valdymo išlaidos neatitiktų viešojo sektoriaus skolinimosi reikalavimų ir daroma prielaida, kad jos finansuojamos iš Jungtinės veiklos institucijos rezervų ar kitų pajamų finansavimo šaltinių. Be pradinių Franšizės įvedimo išlaidų, Siūlomos franšizės schemos įgyvendinimo finansavimo šaltiniai yra šie:
- Pajamos iš mokėjimų už bilietus – pinigai, surinkti iš bilietus perkančių keleivių.
 - Transporto mokestis – tai turimos lėšos, kurias sudaro regiono valdžios institucijų įnašai.
 - Mero nustatyti mokesčiai – lėšos, surinktos iš savivaldybės mokesčių mokėtojų visoje Jungtinės veiklos institucijos teritorijoje.
 - Vyriausybės finansavimas – tai apima finansavimą, kurį Jungtinė veiklos institucija gauna mūsų BSIP ir nulinės taršos autobusų finansavimui.

- Autobusų paslaugų operatorių dotacija – tai valstybės dotacija, mokama atitinkančių reikalavimus autobusų paslaugų operatoriams ir bendruomeninėms transporto organizacijoms, siekiant padėti jiems susigrąžinti dalį išlaidų degalams.

6. Trumpesnė vertinimo santrauka

6.1 Vertinimo reikalavimai yra nustatyti įstatymuose ir apima informaciją šiais klausimais:

- **Strateginis dokumentas** – jame nagrinėjama, kodėl autobusus Kembridžyre ir Piterbore reikia reformuoti ir ar svarstytos galimybės (Siūloma franšizės schema ir Išplėstinė partnerystė) padės mums įgyvendinti ambiciją turėti geriau sutvarkytą autobusų eismą.
- **Ekonominis dokumentas** – jame apsvarstoma platesnė kiekvieno varianto ekonominė ir socialinė nauda ir tai, ar jie yra ekonomiškai naudingi.
- **Komercinis dokumentas** – jame nagrinėjama, kokie galėtų būti komerciniai susitarimai dėl kiekvieno varianto, ir vertinama, ar jie atitinka komercinius tikslus.
- **Finansinis dokumentas** – įvertinama, ar pasirinkimo sandoriai yra įperkami pagal disponuojamas lėšas.
- **Valdymo dokumentas** – jame atsižvelgiama į praktinius aspektus, kaip Jungtinė veiklos institucija pristatytų galimybes, įskaitant riziką ir reikalingus išteklius.

6.2 Kiekviename iš šių dokumentų atsižvelgiama į autobusų tinklo valdymo pagal Išplėstinę partnerystę arba Franšizę pasekmes. Abu variantai buvo svarstomi pagal vidutinio investicijų lygio scenarijų. Tai reiškia, kad daroma prielaida, jog būtų įmanomos papildomos investicijos, viršijančios tai, kas šiuo metu išleidžiama autobusų tinklui.

6.3 Šioje trumpesnėje santraukoje pateikta informacija turėtų suteikti jums visą informaciją, kurios reikia trumpam klausimynui užpildyti. Tačiau galbūt norėsite perskaityti visą vertinimo dokumentą, kurį galite perskaityti adresu <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>

Strateginio dokumento santrauka

Įvadas

6.4 Strateginiame dokumente išdėstytos priežastys, kodėl reikalinga autobusų reforma. Jame nurodomi iššūkiai, susiję su tuo, kaip šiuo metu važiuoja autobusai, ir vertinama Siūloma franšizės schema ir Išplėstinė partnerystė, atsižvelgiant į autobusų reformos tikslus, ir ar pasirinkus šias galimybes bus geriau pasiekti Jungtinės veiklos institucijos autobusų strategijoje nustatyti siekiai.

Pokyčius skatinantys veiksniai

6.5 Autobusai atlieka svarbų vaidmenį transporto sistemoje. Tačiau rinkoje pastebimas ilgalaikis autobusų naudojimo mažėjimas ir autobusų tinklo dydžio mažėjimas. Paslaugoms išlaikyti ir plėtoti reikalingas didesnis viešojo sektoriaus finansavimas.

6.6 Dabartiniai susitarimai išryškina keletą iššūkių:

- Tinklo patobulinimai – autobusų maršrutai ne visada važiuoja ten ir tada, kur ir kada žmonėms reikia arba kai jie to nori. Kai kurios autobusų paslaugos be viešojo sektoriaus finansavimo nėra finansiškai perspektyvios.

- Bilietai kainos ir bilietai pardavimas – kiekvienas autobusų operatorius nustato savo bilietai kainas ir bilietai variantus, dėl to susidaro paini situacija ir neįmanoma naudoti to paties bilietai kelionėms su skirtingais operatoriais.
- Autobusų parkai – didelės mažataršių ir nulinės taršos autobusų kapitalo sąnaudos šiuo metu yra kliūtis transporto priemonių parkui pakeisti, nesikišant viešajam sektoriui.
- Klientų patirtis – vartotojų patirtis visame tinkle skiriasi ir nėra vieno kontakto punkto, kuriame būtų galima gauti informacijos ar atsiliepimų apie klientus.
- Finansavimas – šiuo metu daugiausia dėmesio skiriama tam, kad paslaugos būtų pelningos, o ne tam, kad būtų pasiekti platesni socialiniai, ekonominiai ir aplinkosaugos tikslai.

S1 klausimas.

Ar apskritai turite pastabų apie tai, kaip šiuo metu teikiamos autobusų paslaugos Kembridžšyre (Cambridgeshire) ir Piterbore (Peterborough)?

Autobusų reformos tikslai

- 6.7 Strateginis dokumentas pabrėžia, kad norint pasiekti platesnių politinių ambicijų, įskaitant Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategijose išdėstytas ambicijas, reikia pokyčių. Visų pirma reikia iš esmės patobulinti autobusų tinklą, kad būtų pasiekti tikslai iki 2030 m. automobilių nuvažiuojamą atstumą sumažinti 15 proc. ir padvigubinti autobusų naudojimą.
- 6.8 Autobusų reformos tikslai yra šie:
- Kuo didesnės Jungtinės veiklos institucijos galimybės kuo greičiau sukurti žymiai pranašesnį ir integruotą autobusų tinklą.
 - Kuo labiau padidinti autobusų paslaugų indėlį siekiant įvairių platesnių ekonominės, socialinės ir aplinkos politikos tikslų ir uždavinių.
 - Maksimaliai padidinti autobusų naudotojų naudą koordinuojant paslaugas, integruotą bilietai pardavimą, paslaugų stabilumą ir tai, kaip teikiama informacija.
 - Maksimaliai gerinti kainas ir kokybės santykį ir investicijų į autobusų tinklą naudą.
- 6.9 Įgyvendinant šiuos tikslus bus įgyvendinta bendra autobusų strategijos vizija:

Strategijos vizija yra visapusiško autobusų paslaugų tinklo Kembridžšyre (Cambridgeshire) ir Piterbore (Peterborough), kuris žmonėms yra patogus, paprastas naudoti, patikimas, įtraukus ir ekonomiškai naudingas ir siūlo perspektyvią alternatyvą automobiliui, teikimas.

Autobusų reformos galimybės ir Jungtinės veiklos institucijos įtaka

- 6.10 2021 m. Nacionalinėje autobusų strategijoje nustatytas reikalavimas, kad visos vietos transporto institucijos taikytų išplėstinės partnerystę (išskyrus Meto jungtines veiklos institucijas, kurios jau pradėjo įstatymais numatytą franšizės svarstymo procesą), kad ir toliau galėtų gauti centrinės valdžios finansavimą.
- 6.11 Todėl Strateginiame dokumente vertinamos dvi Jungtinės veiklos institucijos turimos galimybės - Franšizė ir Išplėstinė partnerystė – ir svarstoma, kaip jos padėtų spręsti iškeltus uždavinius ir pasiekti nustatytus tikslus. Kiekvienam variantui svarstomi skirtingi finansavimo scenarijai.

- 6.12 Pagal Siūlomą franšizės schemą Jungtinė veiklos institucija galėtų kontroliuoti autobusų tinklo planavimą ir teikimą. Išplėstinė partnerystė pareikalautų, kad valdžios institucijos ir autobusų operatoriai glaudžiai bendradarbiautų ir derybomis įsipareigotų teikti sutarto lygio paslaugas.

6-1 lentelė: Skirtumai tarp Išplėstinės partnerystės ir Franšizės

Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Kontroliuoti tik palaikomas paslaugas; daryti tam tikrą įtaką platesniam tinklui (pvz., tolygiai paskirstyti išvykimo laiką)	Kontroliuoti visas paslaugas – maršrutus, dažnius, maršrutų numerius
Derėtis dėl paslaugų / transporto priemonių standartų	Nustatyti paslaugų / transporto priemonių standartus
Suderintas tinklo prekės ženklo kūrimas, nuolatinis atskirų operatorių vertinimas	Tinklo prekės ženklo naudojimas yra privalomas. Vientisas dizainas / prekės ženklai
Nustatyti tik palaikomų paslaugų kainas ir tikslinių nuolaidų galimybes	Nustatyti visų paslaugų kainas ir bendrąsias kainų nuolaidas
Derėtis dėl kelių operatorių bilietų	Kelių operatorių bilietų pardavimas ir vientisas produktų asortimentas
Tarp paslaugų nėra kryžminio subsidijavimo	Pelningos paslaugos gali kryžmiškai subsidijuoti kitas
Galimybė priversti operatorius atsakyti už reikalavimų nesilaikymą	Priversti operatorius atsakyti už reikalavimų nesilaikymą
Partnerystė / sutartas požiūris į tinklo valdymą	Centralizuotas požiūris į tinklo planavimą ir valdymą
Bendra atsakomybė ir ištekliai	Vietos transporto institucijos atsakomybės ir išteklių didinimas

Strateginio dokumento išvada

- 6.13 Išplėstinės partnerystės arba Franšizės pagrindu būtų galima sukurti patobulintą tinklą su didesniu junglumu ir prienamumu. Tačiau franšizė Jungtinei veiklos institucijai suteiktų didesnę tinklo formos ir stabilumo kontrolę ir įtaką bei galimybę užtikrinti paslaugų ryšius ir integruotus tarifus bei bilietų pardavimą.
- 6.14 Viso numatyto pakeitimo įgyvendinimas užtruktų panašų laiką ir taikant Išplėstinės partnerystės, ir Franšizės schemą. Pagal Išplėstinę partnerystę pokyčių įgyvendinimas priklausytų nuo derybų su operatoriais, kurios dėl kai kurių platesnio užmojo reikalavimų galėtų užtrukti ilgesnį laiką (o kai kuriais atvejais gali būti visai nepasiekto). Tačiau pakeitimai galėtų būti laipsniškai įvedami, kai dėl jų buvo susitarta, o ne visi vienu metu, kaip būtų Franšizės atveju. Franšizės atveju jungtinė veiklos institucija galėtų nustatyti terminus ir užtikrinti jų laikymąsi, jei būtų pakankamai išteklių.
- 6.15 Apskritai strateginiame dokumente daroma išvada, kad Franšizė suteiktų pranašumų prieš Išplėstinę partnerystę.

S2 klausimas

Strateginiame dokumente teigiama, kad autobusų rinkos reforma yra tinkama priemonė spręsti vietinei autobusų rinkai kylančius iššūkius. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

Ekonominio dokumento santrauka

Įvadas

- 6.16 Ekonominiame dokumente nagrinėjamas autobusų reformos galimybių ekonominis poveikis ir Jungtinei veiklos institucijai tenkanti ekonominė nauda. Dokumente vertinami variantų skirtumai ir siekiama kiekybiškai įvertinti ir įvertinti naudą bei išlaidas.
- 6.17 Ekonominiame dokumente nagrinėjama nauda keleiviams, autobusų operatoriams, Jungtinei veiklos institucijai ir platesnei visuomenei taikant IP ir Siūlomoje franšizės schemą, taip pat išlaidos viešajam sektoriui. Ekonominis modelis įvertina santykinę dviejų autobusų reformos variantų naudą ir išlaidas per 30 metų vertinimo laikotarpį.
- 6.18 Įvairių paslaugų tobulinimo būtų siekiama pasitelkiant vidutinio lygio investavimo scenarijus. Juos būtų galima suskirstyti į tris pagrindines kategorijas:
- Tinklo operacijos
 - Geresnis paslaugų koordinavimas, siekiant palengvinti keliavimo būdų pakeitimą ir geresnes kelionių galimybes (įskaitant autobusų ir geležinkelių paslaugas)
 - Daugiau paslaugų anksti ryte ir vėlai vakare
 - Didesnis paslaugų dažnumas
 - Tarifai ir bilietų pardavimas
 - Vieno tinklo bilietų pardavimo produktai
 - Didesni pardavimai ne autobusuose
 - Didesnė kainų nustatymo kontrolė
 - Klientų patirtis
 - Didesnis prioritetas autobusams, siekiant sutrumpinti kelionės laiką
 - Patobulintas informacijos teikimas

Metodai ir rezultatai

- 6.19 Poveikiui įvertinti buvo naudojami šie metodai:
- Grynoji dabartinė vertė (GDV) – išlaidos, atimtos iš išmokų. Teigiamos GDV reiškia, kad pasirinkimo sandoris turi daugiau privalumų, palyginti su sąnaudomis.
 - Naudos ir išlaidų santykis (NIS) – apskaičiuojamas dalijant naudą iš išlaidų. Didesnis NIS reiškia, kad už kiekvieną Jungtinės veiklos institucijos išleistą svarą gaunama didesnė nauda.

6.20 Vidutinės trukmės investicijų scenarijaus rezultatai pagal Išplėstinės partnerystės arba Franšizės pasirinkimo sandorius pateikiami Ekonominiam dokumente toliau nurodytoje lentelėje.

6-2 lentelė: Pinigų sąnaudų ir naudos analizė⁴

Pinigų sąnaudų ir naudos analizė (2010 m.)	Franšizės	Išplėstinė partnerystė
Triukšmas	0,16	0,11
Vietinio oro kokybė	-0,11	- 0,14
Šiltnamio efektą sukeliančios dujos	-4,53	- 4,80
Kelionės kokybė	-	-
Fizinis aktyvumas	-	-
Nelaimingi atsitikimai	2,46	1,75
Ekonominis efektyvumas: Vartotojai (važinėjimas į darbą)	120,53	83,77
Ekonominis efektyvumas: Vartotojai (kelionės kitais tikslais)	173,93	116,87
Ekonominis efektyvumas: Verslo naudotojai ir teikėjai	13,73	11,58
Platesni viešieji finansai (netiesioginių mokesčių pajamos)	3,65	3,64

BENDRASIS POVEIKIS

Dabartinė naudos vertė (DNV)	309,82	212,78
Dabartinė išlaidų vertė (DIV)	121,75	89,45
Grynoji dabartinė vertė (GDV)	188,06	123,32
Naudos ir išlaidų santykis (NIS)	2,54	2,38

Ekonominio dokumento išvada

- 6.21 Tiek Išplėstinė partnerystė, tiek Franšizė duoda naudos (tiek piniginės, tiek nepiniginės), susijusios su socialiniais, aplinkosauginiais ir ekonominiais rezultatais. Jungtinė veiklos institucija galėtų daryti įtaką šių privalumų pasiskirstymui, jei ji kontroliuotų autobusų tinklo projektavimą ir įgyvendinimą per franšizę, užtikrindama naudą iš investicijų ir tobulinimo, skirtą tiems, kurie gali gauti daugiausia naudos.
- 6.22 Pinigais išreikšti šio Ekonominio dokumento rezultatai rodo, kad investicijos į autobusų paslaugas galėtų būti ekonomiškai naudingos.
- 6.23 Ekonominiam dokumente daroma išvada, kad Franšizė suteikia Jungtinei institucijai pranašumų prieš Išplėstinę partnerystę. Rezultatai rodo, kad kiekviename investicijų lygyje Franšizės rezultatai yra šiek tiek geresni ekonominės naudos požiūriu. Franšizės metodas vidutinio lygio investavimo scenarijuje užtikrina geriausią grynosios dabartinės vertės ir naudos bei išlaidų santykį.

S3 klausimas

Ekonominiam dokumente teigiama, kad Franšizės viešajam sektoriui suteikia daugiau vertės nei Išplėstinė partnerystė. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

⁴ Išsamius šioje lentelėje pateiktų privilegijų kategorijų paaiškinimus galima rasti A1.3 rinkinyje Poveikis vartotojams ir tiekėjams

Komercinio dokumento santrauka

Įvadas

- 6.24 Komerciniame dokumente išdėstomi komerciniai susitarimai, reikalingi autobusams kursuoti pagal kiekvieną autobusų reformos variantą, ir nagrinėjami klausimai, susiję su viešaisiais pirkimais ir sutartiniais susitarimais, rinkos konkurencija ir komercine rizika.
- 6.25 Jungtinė veiklos institucija vertinimui, susijusiam su kontrole, verte, konkurencija ir rizika, naudojo šešis komercinius tikslus (sėkmės veiksnius):
- **Viešojo sektoriaus įtaka** – Jungtinė veiklos institucija nori užtikrinti, kad jos investicijos palaikytų jos siekiamų rezultatų siekius. Tai bus pasiekta taikant pristatymo modelį, kuris suteikia pakankamą įtaką autobusų tinklo rezultatams, kad būtų pasiekti norimi politikos tikslai ir nauda naudotojams.
 - **Geriausia kaina** – pristatymo variantas turėtų galėti parodyti, kaip pasiekti geriausią kainos ir kokybės derinį norimą autobusų tinklą, o tai savo ruožtu prisidės prie paslaugų prieinamumo keleiviams.
 - **Konkurencija tarp autobusų operatorių** – pristatymo galimybė turėtų būti komerciškai perspektyvi operatoriams ir skatinti konkurenciją „vienodomis sąlygomis“ tarp operatorių. Modelis turėtų sudaryti sąlygas dalyvauti mažiems ir vidutiniams operatoriams, taip pat naujiems rinkos dalyviams.
 - **Tinkamas rizikos paskirstymas** – Pasirinkus pristatymo būdą, rizika turėtų būti paskirstyta viešajam ir privačiam sektoriams pagal jų gebėjimus ją valdyti. Rizika bus paskirstyta kelioms sritims, įskaitant tarifų pajamų riziką, veiklos sąnaudų riziką, paslaugų standartus ir turto teikimą.
 - **Lengvas įgyvendinimas** – Pristatymo variantas turi būti praktiškas ir tvarus laikui bėgant.
 - **Atkuriamumas ir lankstumas** – pristatymo galimybė turi leisti Jungtinei veiklos institucijai veiksmingai valdyti tinklą, įskaitant sutrikimų metu.
- 6.26 Dabartinis komercinis autobusų eksploatavimo Kembridžšyre ir Piterbore modelis yra nereguliuojama rinka, kurioje dauguma vaidmenų ir atsakomybės tenka privatiems autobusų operatoriams, įskaitant autobusų paslaugų specifikacijas ir prekės ženklo kūrimą, autobusų ir depų tiekimą, standartų nustatymą, maršrutų tvarkaraščių sudarymą, bilietų kainas ir bilietų pardavimą bei klientų aptarnavimą.

Franšizės schema – kaip važiuotų autobusai

- 6.27 Komerciniame dokumente nagrinėjamas komercinis Franšizės modelis, nurodant, kaip bus valdomi autobusai. Pagal Siūlomą franšizės schemą būtų pakeista esama komercinė rinka, o autobusų operatoriai siūlytų teikti autobusų paslaugas vykdydami Jungtinės veiklos institucijos valdomą konkurencinį viešųjų pirkimų procesą. Komercinis dokumentas apima informaciją apie tai, kaip Franšizės galėtų būti platinamos Kembridžšyre ir Piterbore, franšizės sutarties trukmę ir pirkimo procesą.
- 6.28 Kad būtų lengviau įgyvendinti franšizę, Jungtinė veiklos institucija įsigytų paslaugas per keletą sričių paketų. Jos būtų suskirstytos į autobusų paslaugų grupes, kurios būtų perkamos pagal

atskiras franšizės sutartis. Sutartys būtų skirtingo dydžio, kad būtų skatinama konkurencija ir sudarytos sąlygos mažiems ir vidutiniams operatoriams teikti pasiūlymus, taip pat didesniems operatoriams.

- 6.29 Jungtinė veiklos institucija 2025-2026 m. siektų sudaryti pirmąjį sutarčių etapą. Antrasis etapas turėtų įvykti po metų, kad procesas būtų užbaigtas.
- 6.30 Jungtinė veiklos institucija prisiimtų papildomą riziką ir atsakomybę pagal franšizę, įskaitant paslaugų specifikaciją (sprendžiant, kuriais autobusų maršrutais važiuoti), prekės ženklą, maršrutų tvarkaraštį ir informacijos teikimą. Veiklos vykdytojai ir toliau būtų atsakingi už autobusų ir depų aprūpinimą, o Jungtinė veiklos institucija suteiktų tam tikrų papildomų saugyklų pajėgumų.

Išplėstinė partnerystė – kaip kursuotų autobusai

- 6.31 Pagal išplėstinę partnerystę autobusai ir toliau kursuotų pagal tą patį komercinį modelį, kaip ir dabar, su tam tikrais autobusų tinklo valdymo pokyčiais. Tai reikštų, kad atsakomybė už paslaugų specifikaciją ir tvarkaraščius liktų privatiems autobusų operatoriams, kurie taip pat liktų atsakingi už pajamų rizikos valdymą.
- 6.32 Išplėstinės partnerystės modelis grindžiamas Jungtinės veiklos institucijos ir operatorių derybomis ir susitarimu dėl autobusų tinklo plėtros, o tai reiškia, kad gali kilti pavojus kai kurioms intervencijoms arba jos gali būti atidėtos. Pagal išplėstinę partnerystę Jungtinė veiklos institucija siektų susitarti dėl paslaugų pakeitimų laikotarpių, kurie būtų schemos dalis, kad paslaugų pakeitimai būtų valdomi įprastesniu pagrindu.

Komercinio dokumento išvada

- 6.33 Komerciniame dokumente daroma išvada, kad Franšizė yra naudinga suteikiant Jungtinei valdybai didesnę įtaką autobusų tinklui, taigi ir didesnę autobusų tinklo rezultatų ir paslaugų valdymo kontrolę. Tačiau tai apima daugiau pokyčių nei tvirtė partnerystė ir reikalauja daugiau išteklių ir pajėgumų, kuriuos Jungtinė veiklos institucija gali įgyvendinti, kartu su didesne rizika valdyti.

S4 klausimas

Komerciniame dokumente teigiama, kad jungtinės veiklos institucija (Combined Authority) galėtų geriau pasiekti savo komercinius tikslus (sėkmės veiksniai) per Franšizę, palyginti su Išplėstine partneryste? Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

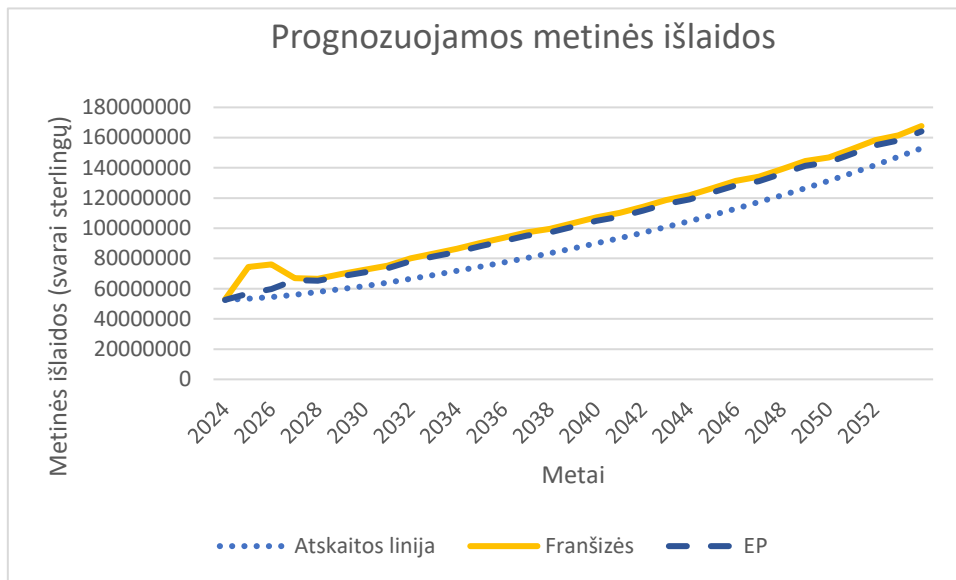
Finansinio dokumento santrauka

Įvadas

- 6.34 Finansiniame dokumente atsižvelgiama į finansines Franšizės ar Išplėstinės partnerystės pasekmes. Tai apima numatomus grynujų pinigų srautus pagal kiekvieną variantą, siekiant įvertinti Jungtinės veiklos institucijos įperkumą ir galimą finansinę riziką. Jame atsižvelgiama į įvairius finansavimo srautus, reikalingus autobusų tinklui prižiūrėti ir plėtoti.

- 6.35 Finansinis modeliavimas grindžiamas įvairiais tinklo patobulinimais (apibūdintais Ekonominiame dokumente), o tai reiškia, kad per nagrinėjamą 30 metų vertinimo laikotarpį išlaidos didės, o tai būtų aukštesnio lygio nei Palyginamasis dokumentas (dabartinėje situacijoje) tiek franšizės, tiek IP atveju. Kai kurios papildomos kapitalo išlaidos taip pat įtraukiamos į prioritetinių autobusų priemonių finansavimą, o franšizės atveju - galimą dviejų naujų autobusų stovėjimo aikštelių (viena Piterboro rajone ir viena Kembridžo rajone) suteikimą, nes tai palengvintų didesnę naujų ir (arba) esamų autobusų operatorių dalyvavimą Franšizės sutartyse.
- 6.36 Pagal franšizės scenarijų vidutinio lygio investicijos leistų investuoti į prioritetines autobusų priemones, autobusų stotelių ir pastogės patobulinimus, taip pat finansavimą naujoms ar išplėstoms autobusų paslaugoms ir (arba) dažnesnėms paslaugoms.

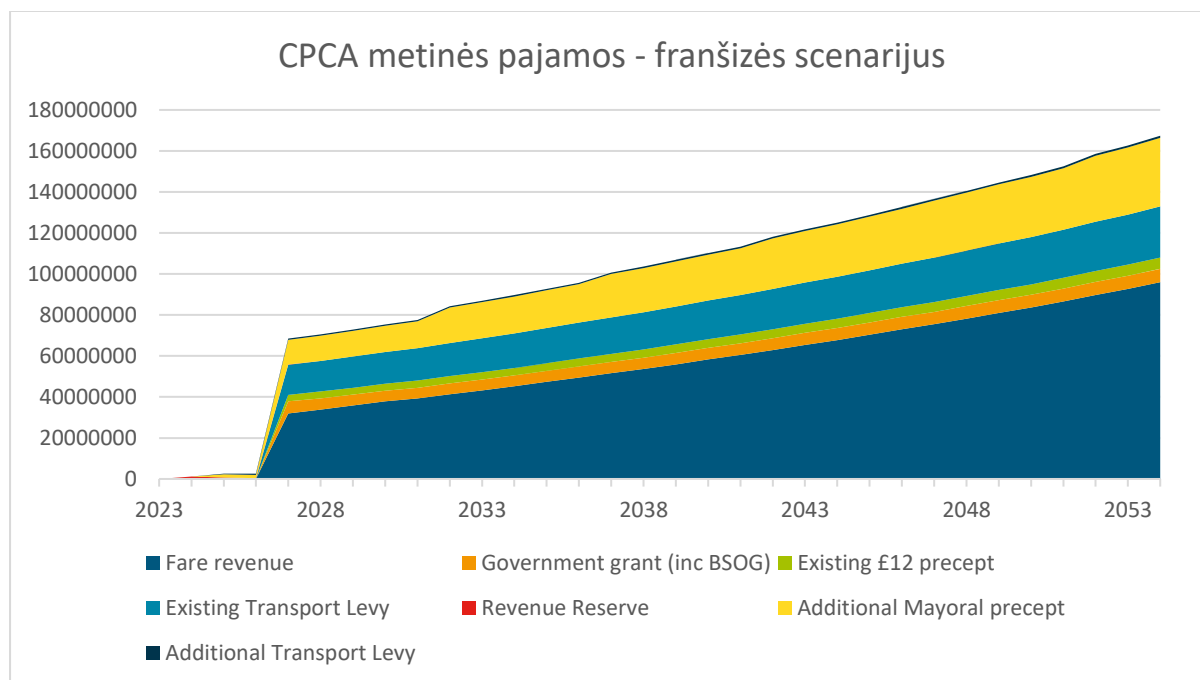
Paveikslėlis 6-1: Prognozuojamos metinės IP ir franšizės išlaidos



Išteklių paieškos išlaidos

- 6.37 Abiem atvejais Jungtinė veiklos institucija turės padidinti savo pajėgumus ir pajėgumus, susijusius su personalu ir sistemomis, kad galėtų priimti daugiau vaidmenų ir atsakomybės. Tai patirs papildomų išlaidų, kurios bus didesnės franšizės atveju, nes Jungtinė veiklos institucija prisiima didesnę atsakomybę už kontrolę ir valdymą. Toliau pateiktoje diagramoje parodyti skirtingi franšizės finansavimo srutai.

Paveikslėlis 6-2: CPCA metinės pajamos pagal Franšizės schemą



Finansinio dokumento išvada

- 6.38 Abiem atvejais reikės papildomos finansinės paramos, kad būtų patobulintas autobusų tinklas. Tačiau ilgainiui, didėjant naudojimui, turėtų padidėti pajamos iš autobusų bilietų kainų.
- 6.39 Finansiniame dokumente daroma išvada, kad, atsižvelgiant į pajamas ir finansavimą pagal kiekvieną variantą, tiek Franšizė, tiek Išplėstinė partnerystė Jungtinei veiklos institucijai yra įperkamos. Franšizė atneš daugiau naudos nei Išplėstinė partnerystė, nes bus galima atlikti daugiau tinklo patobulinimų, tačiau tai turi būti suderinta su padidėjusia finansine rizika. Jungtinei veiklos institucijai prisiimant didesnę atsakomybę už pajamas iš keleivių bilietų kainų.

S5 klausimas

Finansiniame dokumente teigiama, kad Franšizė Jungtinės veiklos institucijai kelia didesnę finansinę riziką nei Išplėstinė partnerystė, tačiau suteikia didesnę kontrolę, todėl gaunama didesnė nauda. Ar turite pastabų dėl jungtinės veiklos institucijos prisiimamos tokios rizikos?

Valdymo dokumento santrauka

Įvadas

- 6.40 Valdymo dokumente nagrinėjami veiksniai, turintys įtakos Jungtinės veiklos institucijos sudarytų susitarimų pristatyti, stebėti ir vertinti pristatymo galimybes – Franšizę arba IP – įgyvendinamumui ir patikimumui. Tai apima tvarką ir procesus, kuriuos reikia įdiegti, darbuotojų išteklius ir sistemas, perėjimo valdymo planus ir riziką, susijusią su perėjimu prie naujo autobusų paslaugų teikimo modelio.

Franšizės schemas ir Išplėstinės partnerystės valdymas

- 6.41 Franšizė sukurtų naujas ir didesnes pareigas Jungtinei veiklos institucijai, reikalaujant papildomų išteklių, įgūdžių ir pajėgumų šiose srityse: autobusų tinklo projektavimas ir eksploatavimas, pajamų rizika, bilietų kainos ir bilietų pardavimas, rinkodara ir prekės ženklų valdymas, veiklos stebėseną ir santykiai su klientais.
- 6.42 Jungtinė veiklos institucija jau pradėjo savo viešojo transporto komandos plėtrą, kuri suteiktų pagrindą tolesnei plėtrai, jei būtų patvirtintas sprendimas įvesti Franšizės schemą. Valdymo dokumente laikomasi prielaidos, kad komandai reikėtų iki 15 papildomų pareigybių.
- 6.43 Perėjimas prie franšizės tinklo yra užprogramuotas taip, kad pirmosios franšizės paslaugos būtų teikiamos per pirmuosius aštuonis mėnesius ir užtruktų apie 3 metus, kai bus priimtas sprendimas jas įdiegti.
- 6.44 Išplėstinė partnerystė taip pat pareikalautų tam tikrų papildomų Jungtinės veiklos institucijos įsipareigojimų, visų pirma susijusių su diskusijų ir derybų su operatoriais valdymu siekiant susitarti dėl įsipareigojimų ir aktyvesniu dalyvavimu bilietų pardavimo, rinkodaros, prekės ženklo kūrimo ir veiklos rezultatų stebėjimo srityse.
- 6.45 Ambicijos dėl autobusų tinklo galėtų būti įgyvendintos per IP. Perėjimas prie struktūrų, kad tai būtų pasiekta, būtų gana paprastas, palyginti su dabartine padėtimi. IP planas ir Schema galėtų būti parengti per metus (jei Jungtinei veiklos institucijai pavyks susitarti su operatoriais), o Schemoje būtų nustatytos įvairios įsipareigojimų ir reikalavimų įvedimo datos ir terminai.
- 6.46 Jungtinės veiklos institucijos viešojo transporto komandai reikėtų tam tikros plėtos, kad IP būtų sėkmingas, ir galbūt 8-10 papildomų pareigybių.
- 6.47 Nors Jungtinės veiklos institucija galėtų nustatyti franšizės schemas sąlygas, dėl IP plano ir schemas sąlygų reikėtų derėtis su operatoriais. Jei visiško susitarimo pasiekti nepavyks, pasiūlymai bus pateikti operatoriaus prieštaravimo mechanizmui. Jei atitinkama paramos riba nebus pasiekta, IP schema nebus taikoma.

Valdymo rizika

- 6.48 Tiek Franšizė, tiek Išplėstinė partnerystė yra susijusios su įgyvendinimo ir perėjimo rizika, įvertinant galimus laiko, bendravimo ir neapibrėžtumo klausimus. Jungtinėje veiklos institucijoje veikia procesai, padedantys valdyti ir mažinti šią riziką.

Valdymo dokumento išvada

- 6.49 Valdymo dokumente daroma išvada, kad jungtinė veiklos institucija galėtų įgyvendinti bet kurią reformos galimybę.
- 6.50 Siekiant Jungtinės veiklos institucijos tikslų pagal Išplėstinę partnerystę arba Franšizę, reikės papildomų darbuotojų išteklių ir pajėgumų, taip pat stipresnės valdymo ir organizacinės struktūros. Franšizės atveju taip būtų labiau dėl didesnių pokyčių, susijusių su viso tinklo valdymu ir kontrole. Tačiau franšizės atveju būtų sustiprintas gebėjimas sukurti labiau

koordinuotą, nenutrūkstamą tinklą, o IP schemai prireiktų daugiau laiko ir pastangų derantis su operatoriais dėl pokyčių ir reikalavimų.

S6 klausimas

Valdymo dokumente išdėstyta, kaip Jungtinės veiklos institucija valdytų autobusų tinklą pagal Franšizę arba Išplėstinę partnerystę. Ar turite komentarų apie šiuos planus?

Vertinimo išvada

- 6.51 Jungtinė veiklos institucija privalo pertvarkyti savo požiūrį į autobusų paslaugų teikimo būdą, vadovaudamasi Nacionalinės autobusų strategijos reikalavimais. Nieko nedaryti nėra išeitis, todėl tai reiškia būtiną Išplėstinės partnerystės arba Franšizės schemos įvedimą.
- 6.52 Franšizė suteikia akivaizdžių pranašumų Jungtinei veiklos institucijai siekiant savo strateginių tikslų. Tai turėtų visišką įtaką rezultatams ir veiksmingam autobusų paslaugų teikimui keleiviams, taip pat autobusų tinklo pokyčiams, kurie padėtų siekti platesnių politinių ambicijų.
- 6.53 Nors Išplėstinė partnerystė Jungtinei veiklos institucijai yra mažiau rizikinga, Komercinio dokumento požiūriu Franšizė turi aiškių pranašumų prieš Išplėstinę partnerystę. Ji siūlo konkretesnę pristatymą, užtikrindama didesnę pasitikėjimą, kad bus pasiekti norimi rezultatai ir rezultatai.
- 6.54 Kalbant apie Finansinį dokumentą, abiem variantams reikia didelės finansinės paramos ilguoju laikotarpiu, kad būtų įgyvendinti Jungtinės veiklos institucijos autobusų strategijos siekiai ir tikslai. Įrodyta, kad ilgalaikėje perspektyvoje franšizė yra įperkama ir tvari. Išplėstinei partnerystei Jungtinė veiklos institucija turėtų surinkti papildomą finansavimą, kad galėtų valdyti autobusų tinklo nuosmukį ilguoju laikotarpiu.
- 6.55 Valdymo dokumentas rodo, kad bet kuris variantas yra įgyvendinamas ir kad abiem atvejais reikėtų išplėsti Jungtinės veiklos institucijos išteklius ir pajėgumus.
- 6.56 Atlikusi šį įvertinimą pagal atitinkamus Transporto įstatymo ir Franšizės rekomendacijų reikalavimus, Jungtinė veiklos institucija mano, kad, atsižvelgiant į tai, Franšizės strateginiai pranašumai ir didesnis tikrumas, kurį ji suteikia rezultatų atžvilgiu, nusveria didelės finansinės rizikos prisiėmimo trūkumus. Remiantis šiuo vertinimu, rekomenduojama, kad Jungtinė veiklos institucija pirmenybę teiktų Franšizės schemai autobusų reformos atveju.

Poveikio lygybei vertinimas

- 6.57 Pagal 2010 m. Lygybės įstatymą Jungtinė veiklos institucija, vykdydama savo funkcijas, turi tinkamai atsižvelgti į poreikį:
- Pašalinti neteisėtą diskriminaciją, priekabiavimą ir viktimizaciją.
 - Skatinti lygias galimybes tarp asmenų, kurie turi atitinkamą saugomą savybę, ir asmenų, kurie jos neturi.
 - Skatinti gerus santykius tarp tų, kurie turi atitinkamą saugomą savybę, ir tų, kurie jos neturi.

- 6.58 Jungtinė veiklos institucija atliko lygybės poveikio vertinimą (EqIA), kad suprastų, kokį poveikį Siūloma franšizės schema turėtų individualių poreikių turintiems žmonėms. EqIA galima rasti 6 priede.
- 6.59 EqIA daro išvadą, kad siūloma franšizės schema turėtų tam tikrą teigiamą poveikį žmonėms, turintiems šias saugomas savybes:
- Amžius (ypač jaunesni ir vyresni žmonės)
 - Neįgalieji (žmonės su fiziniais ir jutimo sutrikimais)
 - Lyties pakeitimas
 - Lytis (ypač moterų)
 - Nėštumas ir motinystė
 - Rasė (etninė kilmė)
 - Religija ir tikėjimas
 - Seksualinė orientacija
- 6.60 Šį teigiamą poveikį daugiausia lemia Jungtinės veiklos institucijos gebėjimas užtikrinti didesnį klientų nuoseklumo lygį įvairiose srityse, turinčiose įtakos individualiems poreikiams tenkinti. Siūloma franšizės schema galėtų suteikti naudos, pvz., pagerinti ir suderinti klientų informaciją, autobusų standartus ir prieinamumą, saugumą prieš kelionę ir jos metu bei bilietų kainodarą. Siūlomos franšizės schemos kontrolė tinkle (pvz., paslaugų dažnių ir maršrutų nustatymas) taip pat galėtų padėti išspręsti kai kurias problemas, tokias kaip sauga ir sudėtingi mainai, kurie buvo nustatyti EqIA.
- 6.61 Jokio poveikio ar neutralaus poveikio saugomoms santuokos ir civilinės partnerystės savybėms nepastebėta.
- 6.62 EqIA yra tiesioginis dokumentas, todėl tolesnis supratimas bus įtrauktas ir, jei bus sudaryta siūloma franšizės schema, EqIA bus peržiūrėta po 12 mėnesių įgyvendinimo.

S7 klausimas

Jungtinės veiklos institucijos parengtame Lygybės poveikio vertinimo (EqIA) projekte nurodomas galimas Siūlomos franšizės schemos arba Išplėstinės partnerystės poveikis individualių poreikių turintiems žmonėms. Ar turite kokių nors komentarų?

Trumpesnė apibendrinamoji išvada

- 6.63 Šioje trumpoje santraukoje išdėstytos pagrindinės Jungtinės veiklos institucijos vertinimo išvados. Čia pateikiama ir informacija apie Siūlomą franšizės schemą ir Išplėstinę partnerystę kartu su kiekvieno iš penkių verslo dokumentų elementų santrauka ir padarytomis išvadomis. Be to, jame pateikiama išsami informacija apie vertinimą (EqIA), atliktą dėl Franšizės ir Išplėstinės partnerystės schemos taikymo galimybių.
- 6.64 Vertinimo išvadoje nurodoma, kad tiek Franšizė, tiek Išplėstinė partnerystė gali pagerinti autobusų paslaugas regione, tačiau Franšizės schema gali geriau atitikti Jungtinės veiklos

institucijos siekias pagerinti autobusų tinklą Kembridžšyre ir Piterbore, suteikdama daugiau tikrumo ir kontrolės siekiant norimų tikslų.

S8 klausimas

Kiek pritariate ar nepritariate Siūlomos franšizės schemos įvedimui?

Tvirtai palaikau

Palaikau

Nei palaikau, nei prieštarauju

Veikiau prieštarauju

Griežtai prieštarauju

Nežinau

S9 klausimas

Ar yra kokių nors pakeitimų, kurie, jūsų manymu, pagerintų siūlomą franšizės schemą?

S10 klausimas

Ar turite daugiau pastabų?

7. Ilgesnė vertinimo santrauka

Fonas

7.1 Vertinimo reikalavimai yra nustatyti įstatymuose ir apima informaciją šiais klausimais:

- **Strateginis dokumentas** – jame nagrinėjama, kodėl autobusus Kembridžšyre ir Piterbore reikia reformuoti ir ar svarstytos galimybės (Siūloma franšizės schema ir Išplėstinė partnerystė) padės mums įgyvendinti ambiciją turėti geriau sutvarkytą autobusų eismą.
- **Ekonominis dokumentas** – jame apsvaustoma platesnė kiekvieno varianto ekonominė ir socialinė nauda ir tai, ar jie yra ekonomiškai naudingi.
- **Komercinis dokumentas** – jame nagrinėjama, kokie galėtų būti komerciniai susitarimai dėl kiekvieno varianto, ir vertinama, ar jie atitinka komercinius tikslus.
- **Finansinis dokumentas** – įvertinama, ar pasirinkimo sandoriai yra įperkami pagal disponuojamas lėšas.
- **Valdymo dokumentas** – jame atsižvelgiama į praktinius aspektus, kaip Jungtinė veiklos institucija pristatytų galimybes, įskaitant riziką ir reikalingus išteklius.

7.2 Kiekvienu iš šių atvejų atsižvelgiama į autobusų paslaugų teikimo ir tobulinimo pagal Išplėstinę partnerystę arba Franšizę pasekmes. Abu variantai buvo svarstomi pagal vidutinio investicijų lygio scenarijų. Tai reiškia, kad daroma prielaida, jog būtų įmanomos papildomos investicijos, viršijančios tai, kas šiuo metu išleidžiama autobusų tinklui.

7.3 Šioje ilgesnėje santraukoje pateikta informacija (konsultacinio dokumento 7 skyrius) turėtų suteikti jums visą informaciją, kurios reikia ilgam klausimynui užpildyti. Tačiau taip pat galite perskaityti visą vertinimo dokumentą, kurį galite perskaityti adresu <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/>

Įvertinimo įvadas

7.4 Jei institucija svarsto galimybę sudaryti franšizės schemą, kuri apimtų visą jos teritoriją ar jos dalį, pagal 2000 m. Transporto įstatymo 123B straipsnį reikalaujama parengti siūlomos schemos vertinimą.

7.5 Kaip mero jungtinė institucija, Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinės veiklos institucija turi teisę svarstyti ir įvesti autobusų franšizę, jei tai daroma laikantis paskelbtų gairių. Vadovaudamasi Transporto įstatymu, 2019 m. gegužės mėn. Jungtinės veiklos institucija pranešė apie savo ketinimą apsvaustyti siūlomos autobusų franšizės schemos atvejį.

7.6 KA pageidauja apsvaustyti franšizę kaip alternatyvą dabartinei nereguliuojamai autobusų rinkai, nes tai būtų sistema, pagal kurią ji galėtų nurodyti, kokios autobusų paslaugos bus teikiamos per Kembridžšyrą ir Piterborą, kokiais maršrutais jie važiuos ir kaip dažnai važiuos, taip pat nustatyti bilietų kainas ir bilietų pardavimo produktus.

- 7.7 Vertinimas apima visą Jungtinės veiklos institucijos teritoriją ir buvo parengtas pagal Transporto įstatymo 123B skirsnio reikalavimus, atsižvelgiant į Transporto valstybės sekretoriaus išleistas teisės aktų gaires „2017 m. Autobusų paslaugų įstatymas. Franšizės schemos gairės“, paskelbtas 2018 m. kovo mėn.
- 7.8 Transporto įstatymo 123B skirsnyje ir Franšizės gairėse rekomenduojama, kad Vertinimas būtų grindžiamas išdo penkių atvejų verslo modelių. Vertinime turėtų būti nurodytos galimybės (franšizė ir bent viena kita), kurios gali padėti pasiekti Jungtinės veiklos institucijos nustatytus tikslus. Tada ji turėtų atlikti išsamų pagrindinių galimybių vertinimą, kad nustatytų naudą, poveikį ir sąnaudas, ir toliau svarstyti, koku mastu kiekviena galimybė atitiktų tuos tikslus.
- 7.9 Penktojo išdo atvejo modelis reikalauja atlikti šiuos vertinimus:
- **Strateginis dokumentas**, apibendrinantis autobusų rinkos pokyčius atsižvelgiant į tai, koku mastu autobusų rinka prisideda prie transporto sistemos šioje srityje ir kaip ji dera su Jungtinės veiklos institucijos politika ir planais bei jos autobusų strategija. Šiame skyriuje turėtų būti išdėstytas strateginis kontekstas kartu su autobusų paslaugų gerinimo tikslais, kurie vėliau vertinami atsižvelgiant į įvairias galimybes.
 - **Ekonominiame dokumente** palyginama skirtingų tikslų įgyvendinimo galimybių nauda ir išlaidos, parodant kiekvienos iš jų ekonominį naudingumą. Dokumente pateikiami kiekvienos SI turimos galimybės modeliavimo rezultatai ir jie palyginami su scenarijumi „nieko nedaryti“. Tai reiškia, kad skirtingi kiekvienos galimybės privalumai yra „išreikšti pinigais“, o tai suteikia aiškų naudos ir lygiaverčių sąnaudų palyginimą.
 - **Komerciniame dokumente** nagrinėjama, koku mastu Jungtinės veiklos institucija užtikrintų tolesnį autobusų paslaugų teikimą. Vertinime turėtų būti apsvaustyta, kaip paslaugos būtų perkamos konkurencingai ir kaip pirkimo procesas remtų smulkaus ir vidutinio verslo subjektų dalyvavimą.
 - **Finansiniame dokumente** nagrinėjamas atskirų variantų finansinis poveikis tiek susitarimų įvedimo poveikiui, įskaitant perėjimo išlaidas, tiek jų nuolatiniam valdymui ir veikimui. Tai leidžia Jungtinės veiklos institucijai įvertinti kiekvienos galimybės įperkumą ir užtikrinti, kad ji turi pakankamai pajamų šaltinių, kad patenkintų kiekvienos galimybės kapitalo ir pajamų išlaidų reikalavimus.
 - **Valdymo dokumente** nagrinėjama, kaip kiekvienas variantas būtų įgyvendintas ir valdomas. Joje išdėstomi visi organizaciniai, valdymo ar valdymo pokyčiai, kurių reikėtų, ypač Jungtinės veiklos institucijos viduje. Tai apima reikalavimus, susijusius su darbuotojų gebėjimais ir kompetencija, kartu su sistemos pakeitimais.
- 7.10 Vertinimas buvo baigtas 2023 baziniais metais ir geriausiomis turimomis žiniomis rašymo metu.

Strateginis dokumentas

Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinė veiklos institucija

- 7.11 Kembridžšyre ir Piterbore gyvena beveik 900 000 žmonių, o jų plotas siekia 3400 km².
- 7.12 Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinę veiklos instituciją (Cambridgeshire and Peterborough Combined Authority, CPCA), įsteigtą 2017 m., sudaro penkios rajonų tarybos (Kembridžo, Rytų Kembridžšyro, Fenlando, Hantingdonšyro ir Pietų Kembridžšyro), Piterboro miesto valdžia ir Kembridžšyro grafystės taryba (Cambridgeshire County Council, CCC). Kartu tai yra Mero jungtinė veiklos institucija Mayoral Combined Authority, MCA).
- 7.13 MCA bendradarbiauja su Kembridžšyro grafystės taryba ir Piterboro miesto taryba (PCC), kaip dviem atitinkamomis greitkelių institucijomis, ir Didžiojo Kembridžo partneryste (GCP), kuri teikia transporto patobulinimus visoje Didžiojo Kembridžo teritorijoje.
- 7.14 Jungtinės veiklos institucijos siekiai yra šie:
- Vietos ekonomikos dydžio padvigubinimas
 - Išskirtinio ir labai reikalingo transporto ir skaitmeninių ryšių ryšio užtikrinimas
 - Teikti Jungtinės Karalystės labiausiai techniškai kvalifikuotą darbo jėgą
 - Didėjantis žinių ekonomikos tarptautinis pripažinimas
 - Gyvenimo kokybės gerinimas sprendžiant nepriteklių patiriančių vietovių problemas
- 7.15 Jungtinės veiklos institucijos misija yra padaryti gyvenimą geresnį, sveikesnį ir teisingesnį visiems, skatinant tolygiai paskirstytą ir tvarų augimą. Norima panaikinti atotrūkį tarp sveiko gyvenimo trukmės ir atlyginimų, padidinti galimybes įsidarbinti ir mokytis, apsaugoti aplinką ir skatinti inovacijas. Investuojant į klestinčias bendruomenes siekiama paskatinti tvaresnį augimą visame regione.

Augimas

- 7.16 Skiriamasis šios vietovės bruožas yra tai, kaip stipriai ji augo ir toliau auga. Per pastarąjį dešimtmetį ekonomikos augimas aplenkė tiek Rytų Angliją, tiek Jungtinę Karalystę. Tačiau augimas nevyko net visoje teritorijoje.
- 7.17 COVID-19 pandemijos poveikis taip pat buvo nevienodas visoje regiono ekonomikoje. Didesniame Kembridže nuo 2020 m. 1 iki 4 ketvirčio užfiksuotas didžiausias sumažėjimas (beveik 10% produkcijos pokytis); o Huntingdonshire ir Fenland, kurių ekonomika orientuota į žemės ūkio ir statybos sektorius, ir toliau veikė beveik normaliu lygiu.⁵ Greitiasias atsigavimas buvo Didžiajame Kembridže, o pagrindiniai rodikliai rodo, kad augimas grįžo į prieš pandemiją buvusį lygį.⁶

⁵ CPCA (2021) [Covid-19 poveikio Kembridžšyre ir Piterbore vertinimas](#)

⁶ GCP (2022) [Nauji duomenys rodo, kad žmonėms atsigauant po COVID-19 karantino, užimtumas augo sparčiau](#)

- 7.18 2021 m. surašyme Kembridže ir Piterbore užfiksuotas ketvirtas ir penktas didžiausias gyventojų skaičiaus augimas Anglijoje.⁷ Šis augimas, su jaunesne demografija miestuose, yra veiksnys, skatinantis ekonomikos augimą, nes didesnė gyventojų dalis yra darbingo amžiaus, o tai suteikia papildomą ekonominį dinamiškumą.
- 7.19 Svarbus ekonominės geografijos bruožas yra turgaus miestų svarba. Jie ilgą laiką tarnavo kaip vietinių gyventojų ekonominiai centrai, suteikiantys prekybos centrus. Nors santykinė rinkos miestų svarba tam tikru mastu sumažėjo, nes transportas leido didesniems centrams dominuoti, jie ir toliau vaidina pagrindinį vaidmenį. Nors kai kurie iš jų yra pokyčių gniaužtuose, kaimo bendruomenių, tokių kaip „Fens“, žmonėms jie išlieka pagrindinės darbo, apsipirkimo ir laisvalaikio vietos.
- 7.20 Jei ekonomikos augimas tęsis, gyvenimo kokybė Kembridže ir Pietų Kembridžšyre pablogės, nebent tai bus suderinta su priemonėmis, leidžiančiomis tvariai pasiekti geresnę infrastruktūrą, ypač transportą. Nors kelių schemas turi atlikti tam tikrą vaidmenį, mažai tikėtina, kad jų pakaks vien tik ar net tų, kurios taip pat apima vaikščiojimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu. Efektyvesnės autobusų paslaugos, įskaitant mero įgaliojimų panaudojimą diegiant naujus autobusų paslaugų įsigijimo ir valdymo būdus, yra gyvybiškai svarbios tose srityse, kuriose kitos viešojo transporto formos nesuteiktų jokių sąnaudų ir naudos skaičiavimų. Geros autobusų paslaugos gali sujungti moksleivius su švietimu ir išplėsti įsidarbinimo galimybes, taip pat padėti sumažinti vyresnio amžiaus žmonių vienatvę ir izoliaciją.

Spūstys

- 7.21 Eismo spūstys yra dažniausia regiono transporto tinklo trikdžių forma, kelianti pavojų būsimam augimui ir klestėjimui. Vidutinis greitis visuose pagrindiniuose keliuose, įvažiuojančiuose į Kembridžą „piko valandomis“, yra mažesnis nei 60 proc. „laisvo srauto“ greičio, o į Kembridžą važiuojantys žmonės automobiliu vidutiniškai praleidžia ketvirtadalį savo⁸ kelionės laiko. Kelių tinklui trūksta atsparumo. Spūstys kenkia tiek automobilių naudotojams, tiek viešojo transporto tinklui. Vidutiniškai 20% autobusų vėluoja, daugiausia dėl spūsčių.⁹
- 7.22 Tikimasi, kad ateityje augimas, nesant investicijų į transportą, padidins eismo spūstis. Prognozuojama, kad iki 2031 m. kelionių automobiliais skaičius Kalifornijos regione padidės 40 proc.¹⁰, tačiau jei nebus imtasi veiksmų dabar, tai greitai taps rimtu ekonomikos augimo stabdžiu. Visuomenė sutaria, kad reikia imtis veiksmų: 66 proc. konsultacijose dalyvavusių

⁷ ONS (2022) [Kaip pasikeitė populiacija Piterbore: 2021 m. surašymas](#)

⁸ CPCA (2022) [Vietinio transporto ir susisiekimo plano projektas](#)

⁹ CPCA (2022) [Vietinio transporto ir susisiekimo plano projektas](#)

¹⁰ CPCA ateities mobilumo zona Didžiajam Kembridžui, kreipimasis į Transporto departamento ateities mobilumo zonos fondą

respondentų sutinka su vietos transporto ir susisiekimo plano tikslu 15 proc. sumažinti keliais nuvažiuojamą atstumą.¹¹

Politikos aplinkybės

- 7.23 2021 m. kovo mėn. paskelbta Anglijos nacionalinė autobusų strategija „Bus **Back Better**“¹² atspindėjo pasikeitusį požiūrį į autobusų tinklus dėl COVID-19 poveikio ir mažėjančio nacionalinio naudojimo. Strategijoje pripažinta, kad esamas nereguliuojamo autobusų tinklo modelis nebūtinai buvo pats efektyviausias ir kad reikėtų apsvarstyti alternatyvius variantus (Išplėstinę partnerystę arba Franšizę).
- 7.24 Strategijoje siekiama, kad autobusų paslaugos būtų:
- **Dažniau**, kai paslaugos teikiamos pagrindiniais maršrutais, o į mažesnio tankio vietas tiekiamos arba į paklausą reaguojančios paslaugos.
 - **Greičiau ir patikimiau**, pirmenybę teikiant autobusui ten, kur reikia ir kur yra vietos.
 - **Pigiau**, su mažesnėmis fiksuotomis kainomis miestuose ir miesteliuose, mažesnėmis kainomis nuo taško iki taško kitur ir didesniu dienos kainų apribojimu visur.
 - **Išsamesnis**, sumažinus perteklinį tiekimą keliuose koridoriuose, kad būtų padidintas teikimas kitur, ir geresnes paslaugas vakarais ir savaitgaliais, nebūtinai su įprastiniais autobusais.
 - **Lengviau suprantama**: paprastesni maršrutai, bendra numeracija, suderintos tvarkaraščio keitimo datos, geras viešumas ir išsami informacija internete.
 - **Lengviau naudoti** - visiems operatoriams įprasti bilietai, leidimai ir kasdienis apribojimas, paprastesnės kainos, bekontaktiniai mokėjimai ir autobusų stočių apsauga.
 - **Geresnė integracija** su kitomis transporto rūšimis ir viena su kita, įskaitant daugiau autobusų ir geležinkelių mainų ir integravimo bei tarpmiestinių pervežimų.
- 7.25 Jungtinės veiklos institucija riboja kelias vietinės transporto institucijas, kurios visos yra atsakingos už autobusų paslaugų teikimą ir priežiūrą ir turi bendrą interesą teikti vietines autobusų paslaugas, kurios kerta sieną. Kaip reikalaujama nacionalinėje autobusų strategijoje, visos vietos transporto institucijos 2021 m. parengė autobusų paslaugų gerinimo planus (BSIP). Trys iš kaimyninių valdžios institucijų BSIP per 3 metų laikotarpį sėkmingai pritraukė finansavimą iš DfT. Likusiems, kaip ir CPCA, 2023 m. buvo skirtas BSIP + pajamų finansavimas, visų pirma siekiant toliau remti autobusų paslaugas arba įvesti bilietų kainas ir bilietų pardavimo iniciatyvas.
- 7.26 Visos kaimyninės vietos transporto institucijos savo BSIP atspindi siekį tobulinti autobusų paslaugas, o tai dar labiau sustiprina Jungtinės veiklos institucijos norą iš esmės pakeisti autobusų paslaugų tobulinimą. Todėl autobusų reforma ir patobulinimai, atlikti Kembridžsyre ir Piterbore, turėtų būti naudingi kaimyninėse vietovėse, nes būtų pagerintos tarpvalstybinės paslaugos. Be to, atsižvelgiant į tai, kad Piterboras ir Kembridžas yra svarbūs kaimyninių

¹¹ CPCA (2022) [LTCP atnaujintas naujienlaiškis](#)


¹² DfT (2021 m.) „[Bus Back Better](#)“, Nacionalinė autobusų strategija Anglijai

vietovių gyventojų centrai, bet koks viešojo transporto prieinamumo pagerinimas būtų sveikintinas.

Politika ir planai

- 7.27 KA transporto politika išdėstyta 2023 m. priimtame Kembridžyro ir Piterboro vietinio transporto ir susisiekimo plane (LTCP). Taip siekiama sukurti transporto sistemą, kuri:
- Yra prieinama ir veiksminga visiems.
 - Padidina galimybes gauti gerą darbą, nuvykti į apsilankymus pas gydytoją ir pasinaudoti galimybėmis pagerinti gyvenimo galimybes.
 - Galima naudoti už prieinamą kainą.
 - Kovoja su tarša, kuri neigiamai veikia žmonių gyvenimo kokybę ir sveikatą.
- 7.28 Ji tiesiogiai reaguoja į Nepriklausomos klimato komisijos išvadą, kad regione transporto išmetamų teršalų kiekis yra 50% didesnis nei JK vidurkis, o tai atspindi didesnį eismo lygį. Reaguodama į tai, ji rekomendavo iki 2030 m. 15% sumažinti nuvažiuotų kilometrų skaičių ir pasisakė už perėjimą prie viešojo transporto ir aktyvių kelionių. Ji pripažino, kad tam prireiks žymiai geresnių viešojo transporto paslaugų su didesniu susisiekimu.
- 7.29 LTCP vizija **yra transporto tinklas, užtikrinantis ateitį, kurioje regionas ir jo žmonės gali klestėti**. Tai bus pasiekta investuojant į bendrą, visiškai anglies dioksido neišskiriančią transporto sistemą, kuri yra aukštos kokybės, patikima, patogiai, įperkama, saugi ir prieinama visiems. Geresnis, švaresnis viešasis transportas sumažins asmeninių automobilių naudojimą, o daugiau važiavimo dviračiu ir pėsčiomis užtikrins sveikesnį gyvenimą ir ekologiškesnį regioną.
- 7.30 Jungtinės veiklos institucijos meras mano, kad **užuojauta, bendruomenė ir bendradarbiavimas** yra svarbiausi dalykai, kuriuos institucija daro, kad tarnautų regiono gyventojams. Sėkmingo autobusų tinklo užtikrinimui būdingi šie aspektai. Ji prisideda prie teisingesnės ir lygesnės visuomenės, naudinga visiems, suburia žmones ir reikalauja bendradarbiavimo, kad ji veiktų efektyviai ir efektyviai.
- 7.31 LTCP aiškiai nurodo visapusiško ir puikaus autobusų tinklo poreikį, siekiant spręsti priklausomybės nuo automobilių problemą ir skatinti perėjimą nuo automobilių prie viešojo transporto. Prieinamas, įperkamas, patikimas ir dažnas viešasis transportas bus esminė šios vizijos įgyvendinimo dalis. Reikės naujų paslaugų, kad žmonės būtų geriau susieti su darbo vietomis ir infrastruktūra.
- 7.32 Didelės investicijos į autobusų paslaugas bus reikalingos Didžiojo Kembridžo regione, kur siekiama sumažinti eismo lygį mieste 10-15 proc., palyginti su 2011 m., kad būtų sutrumpintas kelionės laikas ir sumažinta tarša. Kitos vietinės strategijos, išdėstytos LTCP, remia viešojo transporto tobulinimą, įskaitant didesnį susisiekimą, dažnesnes paslaugas ir didesnį paslaugų prieinamumą per dieną ir savaitę.
- 7.33 Autobusai gali reikšmingai prisidėti siekiant LTCP nustatytų tikslų, kaip parodyta toliau pateiktame paveikslėlyje.

Paveikslėlis 7-1: LTCP tikslai

 Produktyvumas. Suteikti tiek darbdaviams, tiek žmonėms priemones, leidžiančias geriau išnaudoti jų potencialą, padidinti veiklos našumą ir inovatyvumą, taip sukuriant didesnę gerovę visiems	
Apgyvendinimas. Parama naujam būstui ir plėtrai, kad būtų galima apgyvendinti daugiau gyventojų ir darbuotojų ir spręsti būsto įperkamumo problemas.	Zonų formavimas aplink gerą viešąjį transportą, o ne orientuojantis į automobilių eismą. Autobusai leidžia lanksčiai tenkinti naujų ir augančių bendruomenių poreikius.
Verslas ir turizmas. Užtikrinimas, kad visos mūsų regiono įmonės ir turistų traukos objektai būtų tvariai susieti su mūsų transporto mazgais, jūrų uostais ir oro uostais.	Autobusai gali sujungti bendruomenes su svarbiausiais regiono taškais visų naudai ir patogumui.
Užimtumas. Tvariai jungti visas naujas ir esamas bendruomenes, kad visi gyventojai per 30 minučių galėtų lengvai pasiekti gerą darbą viešuoju transportu, taip didinant visuotinę gerovę regione.	Autobusai gali būti nukreipti ir suplanuoti taip, kad atitiktų darbuotojų poreikius. Jie idealiai tinka kolektyvinėms kelionėms į svarbiausias darbo vietas, mažinant kelionių piko poveikį.
Atsparumas. Kuriamas transporto tinklas, kuris būtų atsparus ir prisitaikytų prie žmogaus ir aplinkos trikdžių, užtikrindamas didesnį kelionės trukmės patikimumą.	Autobusų maršrutai ir paslaugų lygiai gali būti greitai keičiami, kad būtų galima prisitaikyti prie besikeičiančių poreikių ir reikalavimų. Specialios prioritetinės priemonės padeda užtikrinti konkurencingą autobusų kelionės laiką ir patikimą paslaugų teikimą.
 Jungiamumas. Žmonės ir bendruomenės tampa artesnės, atsiranda daugiau galimybių dirbti, mokytis, leisti laisvalaikį ir pramogauti.	
Prieinamumas. Skatinama socialinė įtrauktis sukuriant tvarų transporto tinklą, kuris būtų įperkamas ir prieinamas visiems.	Autobusai gali užtikrinti transportą visiems – ir neturintiems alternatyvos, ir tiems, kurie norėtų pasirinkti alternatyvą automobiliui.
Skaitmeninimas. Bendruomenės yra sujungtos skaitmeniniu ryšiu; palaikomos naujoviškos technologijos ir pagerintas susisiekimas bei mobilumas visame regione.	Kelionė autobusu suteikia galimybę palaikyti skaitmeninį ryšį keliaujant, o žmonėms – keliaujant užsiimti ir kita veikla.
 Sveikata. Geresnė sveikata ir bendroji gerovė, kurią užtikrina geresnis susisiekimas, geresnė prieiga prie sveikesnių kelionių ir gyvenimo būdo, stipresnės ir atsparesnės bendruomenės formavimasis.	
Sveikata ir gerovė. Aukštos kokybės gatvės ir viešosios erdvės, kuriose pirmenybė teikiama žmonėms ir skatinamas aktyvus gyvenimo būdas.	Autobusai leidžia efektyviau išnaudoti kelių erdvę ir grąžinti gatves bendruomenėms. Viešasis transportas yra labai svarbus teikiant tvarias kelionių galimybes ir skatinant aktyvesnį gyvenimo būdą. Kolektyvinės kelionės suteikia didesnį priklausymo bendruomenei jausmą.
Oro kokybė. Siekiama, kad transporto iniciatyvos pagerintų oro kokybės standartus visame regione ir viršytų gerosios praktikos standartus.	Nulinės taršos autobusai padeda pagerinti oro kokybę. Autobusų naudojimas mažina eismą kitomis transporto priemonėmis ir jų žalingą poveikį aplinkai.
 Saugumas. Užkirsti kelią bet kokiai žalai, mažinant riziką ir suteikiant žmonėms galimybę pasitikėti transporto sistema.	
Saugumas. Į visas planavimo ir transportavimo operacijas įtraukiamas saugus sisteminis požiūris, kad būtų pasiekta „nulinė vizija“ – nulis mirčių ir sunkių sužalojimų.	Autobusai siūlo saugią transporto formą, leidžiančią keliauti be streso.
 Aplinka. Mūsų žaliųjų erdvių apsauga ir gerinimas, gamtos būklės gerinimas su gerai suplanuotu ir kokybišku transporto tinklu	
Aplinka. Transporto tinklo, kuris apsaugotų ir išryškintų mūsų natūralią, istorinę ir urbanistinę aplinką, formavimas.	Daugiau kelionių autobusu ir mažiau automobilių reiškia, kad keliams ir automobilių stovėjimo aikštelėms reikia mažiau vietos.
 Klimatas. Sėkmingai ir sąžiningai iki 2050 m. sumažinti išmetamų teršalų kiekį iki „visiško nulio“.	
Klimato kaita. Iki 2050 m. sumažinti išmetamų teršalų kiekį iki „visiško nulio“, kad būtų sumažintas transporto ir kelionių poveikis klimato kaitai.	Nulinės emisijos autobusai prisideda prie „visiško nulio“ tikslo siekimo. Autobusų naudojimas mažina eismą kitomis transporto priemonėmis ir jų žalingą poveikį aplinkai.

7.34 Siekiant vadovauti klimato kaitos švelninimo ir prisitaikymo pastangoms regione, buvo sudaryta CPCA nepriklausoma klimato komisija, kuri pataria merui dėl tinkamų ir būtinų veiksmų šioje srityje. Nepriklausoma komisija paskelbė savo pradines rekomendacijas, kad jas apsvarstytų CPCA¹³. Pagrindiniai siūlomi veiksmai:

- Iki 2030 m. nuvažiuotų kilometrų skaičius sumažėjo 15%, palyginti su baziniu lygiu.
- Strateginės autobusų apžvalgos (atliktos 2018-2019 m.) rengimas ir įgyvendinimas, siekiant teikti pirmenybę paslaugų įperkamumui ir patikimumui.
- Alternatyvos investicijoms į kelius, kurioms turi būti teikiama pirmenybė vertinant ir investuojant (aktyvios kelionės ir viešojo transporto galimybės; greitojo geležinkelio ir autobusų greitojo tranzito galimybės; galimybės pagerinti geležinkelių jungtis).
- Pagrindiniai nauji statiniai (daugiau nei 1000 namų) turėtų būti sujungti su kaimyniniais miestais ir transporto mazgais bendru viešuoju transportu ir (arba) saugiais dviračių maršrutais.
- Iki 2030 m. visi CPCA teritorijoje eksploatuojami autobusai ir taksi, taip pat Tarybai nuosavybės teise priklausančios transporto priemonės ir transporto priemonės, su kuriomis sudarytos sutartys, turėtų būti nulinės taršos.
- Visiškas automobilių, varomų iškastiniu kuru, naudojimo nutraukimas iki 2050 m. CPCA teritorijoje.

Autobusų tinklo vaidmuo

7.35 Autobusų tinklas yra labai svarbus regionui ir jo ekonomikai. Dabartinis tinklas užtikrina priimtina aprėptį miestuose ir kai kuriuose pagrindiniuose koridoriuose, tokiuose kaip autobusų kelias, tačiau kaimo vietovėse jis yra mažiau akivaizdus. Be to, po COVID-19 pandemijos tinklas buvo suardytas ir ateityje gali toliau mažėti, nes veiklos sąnaudos didėja greičiau nei pajamos iš kainų. Todėl viešasis sektorius vaidina vis svarbesnį vaidmenį prižiūrint ir teikiant autobusų paslaugas, vis labiau tikėdamasis, kad jis rūpinsis informacijos ir infrastruktūros teikimu.

Vietinių įžvalgų

7.36 2019 m. Jungtinės veiklos institucija atliko tyrimą, kad suprastų viešojo transporto naudotojų ir ne naudotojų, taip pat suinteresuotųjų šalių nuomonę. Taip siekta įgyti įžvalgų apie požiūrį ir suvokimą į esamas autobusų paslaugas ir sužinoti žmonių nuomonę apie tai, kaip turėtų atrodyti būsimas autobusų paslaugų teikimas. Ši veikla buvo vykdoma kaip apklausos gatvėje ir internete, tikslinės grupės ir diskusijos su kitomis susijusiomis šalimis. Buvo siekiama, kad būtų plačiai atstovaujama miesto ir kaimo vietovėse, taip pat autobusų naudotojams ir ne autobusų naudotojams.

7.37 Toliau apibendrinamos pagrindinės išvados:

- Dažniausiai naudotojai „dažnai“ vykdavo darbo reikalais. Kelionės apsipirkti ir laisvalaikiui buvo labiau tikėtinos „kartais“. Ne naudotojai buvo labiau linkę keliauti apsipirkimo ar laisvalaikio tikslais nei dirbti autobusu.

¹³ Kembridžšyro ir Piterboro nepriklausoma klimato kaitos komisija (2021) [Pradinės rekomendacijos](#)

- Problemos, susijusios su autobusų tinklu, dažniau buvo minimos nei automobilių naudojimo patogumas, kaip kliūtys ne naudotojams keliauti. Tačiau tiems, kurie vairuoja, automobilio patogumas buvo pagrindinė nesinaudojimo autobusu priežastis. Daugiau nei 80% kaimo vietovių gyventojų automobilius laikė pagrindine transporto rūšimi.
- Dažnumas, patikimumas, kainos ir laikas, kada paslaugos pradedamos ir baigiamos teikti, dažnai buvo nurodomi kaip naudotojų prioritetai. Ne naudotojams pirmenybė buvo teikiama dažnumui, patikimumui ir kainų kainai.
- Pradėjus taikyti pasirinktas intervencijas, daugiau nei 90% naudotojų keliautų „šiek tiek daugiau“ arba „daug daugiau“. Miestų ir kaimo vietovių noras keliauti mažai skyrėsi.
- Daugiau nei 50% naudotojų „tikrai“ arba „galbūt“ norėtų mokėti didesnes kainas, kad galėtų finansuoti savo patobulinius. Nebuvo didelio skirtumo tarp to, kaip dažnai naudotojai keliavo, ir jų pasiryžimo mokėti.
- Daugiau nei 86% naudotojų ir beveik 85% ne naudotojų „palaikė“ arba „labai palaikė“ patobulinius. Labiausiai palaikomi patobulinimai buvo autobusų tinklo plėtra ir integruotų bilietų, skirtų naudoti visose autobusų ir traukinių paslaugose, teikimas.
- Dažnumas, patikimumas ir kainos buvo labiausiai naudotojams rūpimi klausimai, kai jiems buvo suteikta galimybė pateikti rašytines pastabas. Dvi dažniausios ne vartotojų rašytinių komentarų temos buvo paslaugų dažnumas ir teikiamų paslaugų trūkumas.

7.38 Apibendrinant, autobusų naudotojų ir ne autobusų naudotojų iškeltos problemos buvo panašios. Prioritetai buvo patikimumas, dažnumas, mainų ir integruotos kainos bei bilietų pardavimas.

7.39 2023 m. pradžioje konsultacijos dėl autobusų strategijos projekto suteikė dar vieną galimybę nustatyti žmonių prioritetus. Iš daugiau nei 1 000 atsakymų trys svarbiausi autobusų kelionių gerinimo prioritetai buvo šie:

- Daugiau paslaugų teikimas kaimo vietovėse (60 proc. respondentų)
- Geresnė integracija visame autobusų tinkle (56% respondentų)
- Trumpesnis ir patikimesnis kelionės laikas (38% respondentų)

L1 klausimas.

Ar apskritai turite pastabų apie tai, kaip šiuo metu teikiamos autobusų paslaugos Kembridžšyre (Cambridgeshire) ir Piterbore (Peterborough)?

Autobusų rinkos iššūkiai

7.40 Šiuo metu autobusų paslaugos Kembridžšyre ir Piterbore teikiamos nereguliuojamoje rinkoje. Daugelis autobusų paslaugų teikiamos komerciniais tikslais, o kitas subsidijuoja Jungtinės veiklos institucija.

7.41 Mažėjant autobusų naudojimui ir didėjant veiklos sąnaudoms, maršrutų komerciškumas mažėja, todėl paslaugos išregistruojamos¹⁴. Kai kuriais atvejais vietos valdžios institucija gali

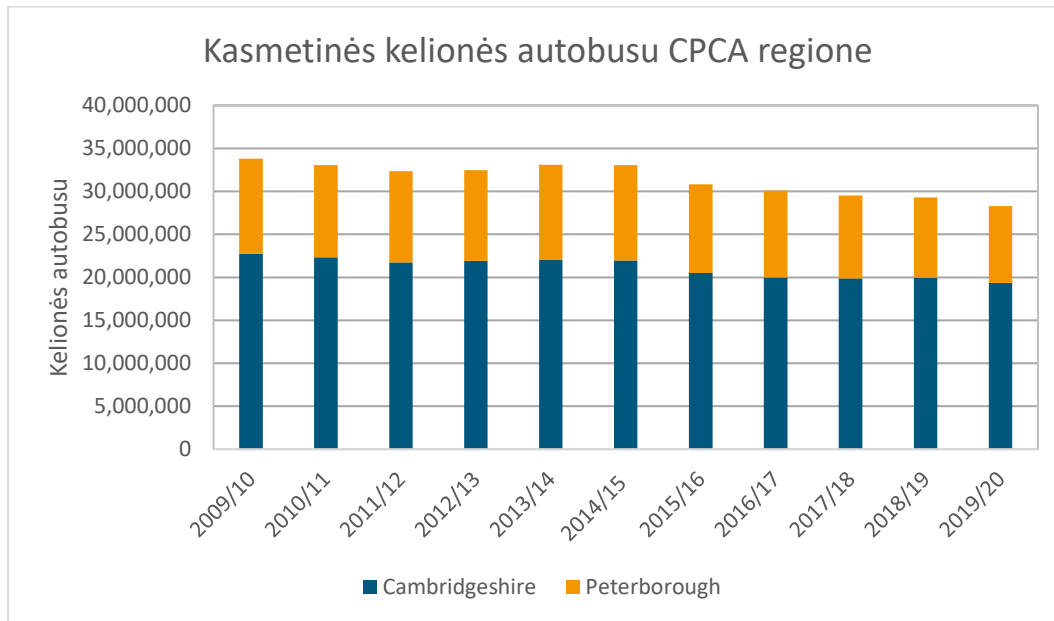
subsidijuoti paslaugų trūkumą, tačiau mažėjant biudžetams, skirtiems vietinėms autobusų paslaugoms remti, vis sunkiau užtikrinti patrauklų autobusų tinklą visame regione.

- 7.42 Pastaruoju metu šioje vietovėje sumažėjo registruotų vietinių autobusų paslaugų. Todėl autobusų paslaugų teikimas priklauso nuo jų finansinio gyvybingumo, kuriam įtakos turi tiek santykinės eksploatavimo sąnaudos, tiek gebėjimas generuoti pajamas. Pastaraisiais metais veiklos sąnaudos padidėjo tiek sąnaudų vienam keleiviui (iš dalies dėl mažėjančio naudojimo), tiek sąnaudų vienai transporto priemonės myliai požiūriu. Sumažinus komerciškumą, teikiamoms paslaugoms dažnai trūksta savaitgalio paslaugų aprėpties, dažnumo ir vakaro valandų, kurias nori matyti keleiviai.¹⁵
- 7.43 Esant nereguliuojamai rinkai, nors Jungtinės veiklos institucija kontroliuoja savo finansuojamas ar iš dalies finansuojamas autobusų paslaugas, ji nekontroliuoja daugelio maršrutų, dažnių, tinklo kokybės ir kainų nustatymo bei rinkimo. Ji taip pat neturi galimybės naudoti pajamų iš tarifų ir subsidijų platesniam tinklui finansuoti. Integracija su kitomis viešojo transporto rūšimis taip pat gali būti sudėtinga. Be to, be tokios kontrolės neužtikrinamas tinklo stabilumas, todėl keleiviams sumažėja nuoseklumas ir įskaitomumas.
- 7.44 Tuo tarpu konkurencijos teisės aktais nustatyti susiję apribojimai gali apsunkinti viso regiono bilietų pardavimo schemų įgyvendinimą autobusų keleivių naudai.
- 7.45 Kembridžšyras ir Piterboras atspindi nacionalines tendencijas. Nuo 2014-2015 m. iki 2018-2019 m. Peterborough rėmėjų skaičius sumažėjo 27%, o tai yra trimis milijonais mažiau kelionių. Nepaisant gerų „Busway“ ir „Cambridge Park & Ride“ veiklos rezultatų, Kembridžšyre keleivių skaičius sumažėjo 6%, o tai reiškia vienu milijonu mažiau kelionių.¹⁶

Paveikslėlis 7-2: Kasmetinės kelionės autobusu CPCA regione

¹⁵ CPCA (2022) [Vietinio transporto ir susisiekimo plano projektas](#)

¹⁶ CPCA (2022) [Vietinio transporto ir susisiekimo plano projektas](#)



7.46 Naudojimą labai paveikė COVID-19 pandemija, o poveikis tęsėsi ir po pradinių karantinų, keičiantis gyvenimo būdai ir keliavimo elgsenai. Nors bilietus mokantys keleiviai palaipsniui grįžo į autobusą, tai buvo mažiau tarp lengvatinių kelionių turėtojų. Panašu, kad taip yra dėl mažesnio poreikio keliauti (dėl didesnio naudojimosi internetinėmis paslaugomis) ir perėjimo prie kelionių automobiliu.

Integracija

7.47 Integuotas viešojo transporto tinklas gali būti naudingas. Įrodyta, kad integruotas bilietų pardavimas įvairioms transporto rūšims, paslaugoms ir paslaugų teikėjams turi daug privalumų, įskaitant didesnę globą, keleivių pasitenkinimą ir modų keitimą. Finansiškai tai gali padidinti pajamas, sumažinti administracines išlaidas ir sumažinti bilietų klastojimą.¹⁷

7.48 Šiuo metu egzistuoja kaimo mobilumo gerinimo schemos, tačiau jos veikia nepriklausomai viena nuo kitos. Tai apima į paklausą reaguojančio transporto (angl. „Ting Demand Responsive Transport“, DRT) paslaugą Vakarų Hantingdonšyre, viešojo transporto paslaugas (pvz., „Dial-a-Ride“) ir tradicines autobusų paslaugas. Fenlande bendruomeninių paslaugų paklausa didėja, tačiau šių paslaugų integracija į platesnį tinklą yra ribota.¹⁸ Daugiau nei pusė Fenlande vykusiose konsultacijose dalyvavusių respondentų „susisiekiimo ir prieinamumo stoka“ laikė viena svarbiausių transporto problemų.¹⁹

7.49 Integuotas viešojo transporto tinklas taip pat gali sukurti supaprastintą ir nuoseklų įvaizdį naudotojams, sumažindamas kliūtis nereguliariems ar pirmą kartą keliaujantiems keleiviams. Tai reikia supaprastintus informacijos rinkimo, platinimo ir paieškos mechanizmus. Tai gali

¹⁷ Keleivinio transporto vadovų grupė (2009) [Supaprastinto ir integruoto bilietų pardavimo viešajame transporte privalumai](#)

¹⁸ Fenlando rajono taryba (2022 m.) [Vietos plano projektas](#)

¹⁹ Kembridžšyro grafystės tarybos (2023 m.) konsultacijos dėl Fenlando transporto strategijos

pasireikšti kaip viena svetainė, kurioje galima rasti kainas ir tvarkaraščius, paprastesnė skundų nagrinėjimo sistema arba galimybė nustatyti duomenų rinkimo šabloną.

Autobusų parko priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimas

- 7.50 Antžeminio transporto išmetamieji teršalai sudarė 44% viso išmetamo CO₂ kiekio Jungtinės veiklos institucijos zonoje; tai yra gerokai daugiau nei JK vidurkis (37%).²⁰ Regionas turi tikslų mažinti poveikį klimatui. Tai apima Jungtinės veiklos institucijos tikslą užtikrinti, kad iki 2030 m. visi autobusai ir taksi, veikiantys valdžios institucijų teritorijoje, neišmestų teršalų, o iki 2030 m. nuvažiuotų kilometrų skaičius būtų sumažintas 15 proc.²¹
- 7.51 Atsižvelgiant į būtinybę kuo skubiau sumažinti transporto tinklo priklausomybę nuo iškastinio kuro, vyriausybė pradėjo finansuoti „Stagecoach“ įsigyjant 30 baterinių elektrinių autobusų, pristatytų Kembridže. Kitur dabartiniame Piterboro autobusų parke nėra vietos elektra įkraunamoms patalpoms, todėl vyksta tyrimai dėl garažo perkėlimo.²² Kembridžo universiteto remiamoje universaliojoje autobusų tarnyboje pradėti naudoti elektriniai autobusai.

Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategija

- 7.52 Atsižvelgiant į iššūkius ir galimybes, su kuriomis susiduria autobusų tinklas, 2022 m. buvo suformuluotas ir 2023 m. kovo mėn. oficialiai priimtas autobusų strategijos projektas²³. Taip siekiama atspindėti Nacionalinės autobusų strategijos ambicijas ir Vyriausybės norą, kad vietos transporto institucijos būtų ambicingos plėtodamos savo vietinius autobusų tinklus. Be to, strategijoje pabrėžiama, kaip autobusų tinklas turės augti ir plėstis, kad būtų remiami ilgalaikės partnerystės tikslai ir uždaviniai.
- 7.53 Strategijos vizija - visapusiškas autobusų paslaugų tinklas, kuris žmonėms yra patogus, lengvai naudojamas, patikimas ir ekonomiškai naudingas, įtraukiantis ir siūlantį perspektyvią alternatyvą automobiliui. Penki svarbiausi tikslai apibrėžia autobusų strategijos viziją ir tikslus, kad būtų sukurtas autobusų tinklas, kuris:
- Pritraukia asmenis iš automobilių
 - Palaiko tvarų augimą
 - Saugo ir gerina aplinką
 - Palaiko bendruomenės sveikatą ir gerovę
 - Suteikia galimybių visiems
- 7.54 Sėkmingas vizijos įgyvendinimas reikš daugiau kelionių autobusais ir mažiau priklausomybės nuo automobilių. Tai savo ruožtu padės išlaikyti ekonomikos augimą, rūpintis aplinka ir gerinti gyvenimo kokybę. Įgyvendinant viziją, Strategija siekiama kelių tikslų:

²⁰ Kembridžšyro ir Piterboro nepriklausoma klimato kaitos komisija (2021) [Pradinės rekomendacijos](#)

²¹ CPCA (2022) [Vietinio transporto ir susisiekimo plano projektas](#)

²² Peterborough Telegraph (2023) [Nauja 4 milijonų svarų sterlingų dotacija Peterborough autobusų depo perkėlimui](#)

²³ CPCA (2022) [autobusų strategija](#)

- Užtikrinti visapusišką autobusų tinklą, geriau sujungti žmones su atskiromis vietovėmis visame regione ir už jo ribų.
- Užtikrinti, kad autobusai būtų integruotos ir planuojamos transporto sistemos dalis.
- Siekti perėjimo prie modernaus, mažataršio autobusų parko.
- Suformuoti suprantamesnį autobusų tinklą su aiškia informacija ir paprastu bilietų pardavimu.
- Užtikrinti prieinamą autobusų tinklą su paprastais ir pagrįstais tarifais.
- Sumažinti kelionių autobusu trukmę ir padidinti patikimumą.
- Pasirūpinti aukštos kokybės keleivių laukimo vietomis.

7.55 Autobusų strategija siekiama kelių pagrindinių rezultatų:

- Dvigubai daugiau autobusų keleivių (lyginant su 2019/20 metų duomenimis) iki 2030 m.
- Pritraukdami automobilių naudotojus į autobusus, prisidėkite prie to, kad 15% sumažėtų automobilių rida ir eismo spūstys.
- Aukštos kokybės autobusų paslaugų, užtikrinančių aukštą klientų pasitenkinimo lygį, teikimas.

7.56 Paprastesnio ir visapusiškesnio autobusų tinklo viziją palaiko tikslas būti **lengvu, patraukliu ir patogiu** naudotojams. Tai bus įgyvendinama remiantis keturiais principais:

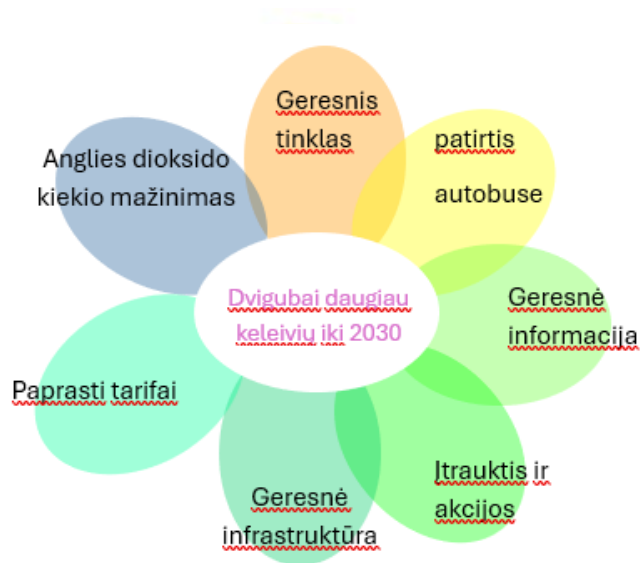
- **Nuolatinis keleivių skaičiaus augimo ir paslaugų tobulinimo ciklas** – kai patobulintos paslaugos pritraukia daugiau vartotojų, o tai padidina pajamas ir pagerina gyvybingumą bei skatina tolesnį paslaugų tobulinimą.
- **Naudojant geriausią teikimo veiklos modelį, kad būtų pasiektas būtinas esminis pokytis efektyviausiu būdu** – atsižvelgiant į šiam tikslui pasiekti reikalingą ambicijų ir viešojo sektoriaus investicijų mastą, laikoma, kad autobusų franšizavimas yra tinkamas požiūris.
- **Partnerystė** - veiksmingos ir patrauklios viešojo transporto paslaugos teikimas priklausys nuo skirtingų šalių bendradarbiavimo iš privataus, viešojo ir savanoriško sektorių.
- **Integracija** - nors Autobusų strategija yra susijusi su viešuoju autobusų tinklu, siekiama, kad tai būtų užtikrinta efektyviausiu ir efektyviausiu būdu. Visapusiškas ir platus autobusų tinklo pobūdis reiškia, kad jis turėtų sugebėti patenkinti daugybę skirtingų poreikių, įskaitant moksleivius, einančius į mokyklą, ir pacientus, lankančius ligoninės paskyrimus. Todėl tinklą planuojama derinti su kitomis labiau specializuotomis transporto rūšimis, siekiant masto ekonomijos ir geriausio visų transporto priemonių išteklių panaudojimo.

Paveikslėlis 7-3: Trys autobusų strategijos tikslai ir jų požymiai

PATOĞUMAS	<ul style="list-style-type: none"> • Maršrutai, jungiantys vietoves ir veiklas, kurias žmonės nori pasiekti. • Paslaugos teikiamos visose vietovėse. • Tiesioginiai maršrutai su nedideliais nukrypimais. • Dažnai važiuojantys autobusai, kurių nereikėtų ilgai laukti. • Paslaugos kasdien teikiamos visą dieną ir iki vakaro. • Bilietų asortimentas, atitinkantis skirtingus poreikius.
PATRAUKLUMAS	<ul style="list-style-type: none"> • Tinklas yra paprastas ir lengvai suprantamas. • Autobusai turi puikų viešąjį įvaizdį ir visi mėgsta jais naudotis. • Paslaugos yra prieinamos, patikimos ir teikiamos laiku. • Kelionių autobusu išlaidos laikomos geru kainos ir kokybės santykiu, o tikslinių kainų pasiūlymai skatina atskiras grupes rinktis autobusus. • Autobusai važiuoja tiesiai ir greitai. • Autobusai yra švarūs, patogūs, jais važiuoti malonu. • Paslaugos yra gerai pristatomos, daug aiškios informacijos įvairiais formatais, kuriuos galima rasti skirtingose laikmenose. • Laukimo aplinka yra patraukli, joje yra sėdimų vietų ir reikalinga informacija, o žmonės jaučiasi saugūs jomis naudodamiesi. • Malonūs ir paslaugūs vairuotojai, galintys prireikus padėti.
PAPRASTUMAS	<ul style="list-style-type: none"> • Vienas suprantamas tinklas, veikiantis kaip vientisa sistema su jungiamosiomis paslaugomis, prekės ženklu ir visos sistemos bilietų pardavimu. • Galimybė žmonėms iš autobuso persėsti į kitą kelionės priemonės (automobilį, autobusą, traukinį) ar tęsti kelionę pėsčiomis, dviračiu arba el. paspirtuku. • Aiškias paslaugų pasiūlymas, paremtas Keleivių chartijos nuostatomis. • Autobusai važiuoja dažnai ir reguliariais laiko intervalais. • Stabilios paslaugos su minimaliais pakeitimais, leidžiančios išvengti neapibrėžtumo ir painiavos. • Paprastos kainos, galimybė sumokėti įvairiais būdais. • Sistema, kuri yra prieinama ir kuria gali naudotis visi

Šaltinis: CPCA (2022) [autobusų strategija](#)

7.57 Strategijoje pabrėžiama, kad norint, jog autobusų tinklas būtų perspektyvi alternatyva kelionėms automobiliu ir būtų pasiekti jo tikslai, reikės gerokai pakelti tai, ką autobusas gali pasiūlyti. Tai apims vieno, nuoseklaus ir visuotinio tinklo sukūrimą; greitas ir patikimas kelionės; patogias ir saugias keliones; kainos ir kokybės santykį; aiškią informaciją visuose kelionės etapuose; ir puikų klientų aptarnavimą. To įgyvendinimas atspindi Autobusų paslaugų gerinimo plano (BSIP) veiksmuose.



Jungtinės veiklos institucija parengė pradinį BSIP dokumentą 2021 m. spalio mėn. Jame išdėstytas siekis pertvarkyti autobusų paslaugas visame regione, siekiant pagerinti susisiekimą ir prieinamumą bei padėti pasiekti didelį modalinį perkėlimą iš automobilio.

Pokyčių pagrindimo dokumentas

- 7.58 Jungtinės veiklos institucija ir jos partneriai turi ambicingų ekonomikos augimo planų. Transportas atlieka svarbų vaidmenį padedant tai įgyvendinti ir sprendžiant platesnius socialinės įtraukties ir gerovės klausimus. Tačiau šių ambicijų negalima įgyvendinti keliaujant automobiliu. Autobusai turi būti regiono transporto sistemos pagrindas, nes jie veiksmingai išnaudoja kelių erdvę ir yra veiksmingas ir įtraukus būdas palengvinti prieigą visiems. Tačiau norint atlikti šį vaidmenį, autobusų tinklas turi būti pertvarkytas. Nors tai kelia didelį iššūkį, tai yra dar svarbiau, kai tai daroma dabartinio nuosmukio fone.
- 7.59 Autobusų pramonė susiduria su daugybe iššūkių, o operatoriams vis sunkiau sukurti perspektyvius tinklus. Todėl daugiau viešojo sektoriaus lėšų skiriama paslaugoms išlaikyti. Tuo pačiu metu autobusai (tiek nacionaliniu, tiek vietos mastu) turi didelių ambicijų pasiekti daugiau bendruomenėms ir dalyvauti įgyvendinant platesnius socialinius, ekonominius ir aplinkosaugos tikslus. Norint į tai reaguoti, reikia iš esmės pakeisti visus autobusų tiekimo aspektus.
- 7.60 Todėl pokyčiai yra būtini. Pirma, sustabdyti tolesnį nuosmukį ir tada pradėti ambicingą tobulinimo programą, kad autobusas taptų pasirinkimo būdu. Tam reikės didelių investicijų, kad būtų pradėtas teigiamas tobulėjimo ratas.
- 7.61 Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategijoje išdėstyti autobusų tinklo užmojai. BSIP pateikia veiksmų planą, kaip sukurti sustiprintą autobusų tinklą, ir suteikia pagrindą skirtingiems partneriams padėti įgyvendinti ambicijas per bendrą darbą ir finansavimo teikimą. Pokyčių pagrindimo dokumente vadovaujamosi poreikiu įgyvendinti Autobusų strategijos ambicijas ir remti tvarų bei tvarų regiono augimą ir gerovę.

- 7.62 Kaip ir visuose kituose Anglijos rajonuose (išskyrus Londoną), Velse ir Škotijoje, Kembridžsyre ir Piterbore 1986 m. buvo panaikintas autobusų paslaugų reguliavimas įgyvendinant 1985 m. Transporto įstatymą. Reguliavimo panaikinimo tikslas buvo pagerinti keleivių patirtį, padidinant operatorių konkurencijos veiksmingumą teikiant autobusų paslaugas.
- 7.63 Reguliavimo panaikinimas didelę dalį autobusų veiklos rizikos perkėlė iš viešojo sektoriaus į privatųjį sektorių. Mainais už tai, kad autobusų operatoriai prisiėmė papildomą riziką, didelė dalis įtakos autobusų paslaugoms buvo pašalinta iš viešojo sektoriaus. Šis įtakos sumažėjimas apribojo mastą, kuriuo viešasis sektorius gali priklausyti nuo autobusų paslaugų, remiančių jo tikslų įgyvendinimą.
- 7.64 Vėlesni teisės aktai, įskaitant 2017 m. Autobusų paslaugų įstatymą, pakeitė pusiausvyrą tarp vietos valdžios institucijų ir autobusų operatorių. Kembridžsyro ir Piterboro autobusų tinklas yra priklausomas nuo viešojo sektoriaus finansavimo, kuris sudaro apie 40% viso tinklo vertės. Tačiau Jungtinės veiklos institucija turi tiesioginę įtaką tik maždaug 25% tinklo palaikomų paslaugų forma.
- 7.65 Dabartiniai susitarimai išryškina keletą iššūkių:
- **Tinklo patobulinimai** – Tikėtina, kad norint išlaikyti paslaugas reikės daugiau viešojo sektoriaus finansavimo. Sumažėjęs globos lygis ir didėjančios išlaidos mažina paslaugų gyvybingumą ir operatorių galimybes investuoti ar diegti naujoves. Atsiranda tendencija rinktis pelningiausias paslaugas ir nenoras ieškoti ar išbandyti naujas rinkas. Daugelyje vietovių sumažėjo paslaugų, ypač vakaro ir sekmadienio pasiūlos praradimas ir reisų sumažėjimas. Be to, kiekvieno operatoriaus laisvė planuoti savo maršrutus ir tvarkaraščius apunkina bet kokią koordinavimą, siekiant palengvinti mainus.
 - **Kainos ir bilietų pardavimas** – Kiekvienas operatorius nustato savo kainas ir bilietų produktus, todėl susidaro sudėtinga situacija. Nors egzistuoja kelių operatorių bilietas (tik Kembridžsyre), jis neapima kai kurių paslaugų ir reikalauja priemokos, viršijančios operatorių bilietų kainą. Taikant nereguliuojamą režimą, sunku užtikrinti subsidijuojamas kainas, išskyrus specialias lengvatines kelionių schemas ar tikslines akcijas.
 - **Autobusų parkai** – Mažataršių ir nulinės taršos autobusų kapitalo sąnaudos ir toliau trukdo pakeisti transporto priemonių parką. Be to, teikdami kaimo ir tolimojo susisiekimo paslaugas, operatoriai yra susirūpinę dėl elektromobilių baterijų diapazono tarp įkrovimų. Iki šiol investicijos į elektrinius autobusus buvo vykdomos padedant viešajam sektoriui. Tačiau subsidijų režimo teisės aktai riboja, kaip vietos valdžios institucija gali padėti autobusų operatoriams pakeisti savo parką, ypač komerciniams skrydžiams. Todėl Jungtinės veiklos institucija turi ribotą įtaką tam, kaip greitai gali įvykti perėjimas prie netaršių transporto priemonių.
 - **Klientų patirtis** – Tam įtakos turi įvairūs požymiai, įskaitant vairuotojo požiūrį, autobusų švarą ir informacijos prieinamumą. Patirtis visame tinkle yra skirtinga. Visų pirma, informacijos teikimas yra fragmentiškas. Kai kurie operatoriai pateikia išsamią informaciją įvairiose laikmenose, kiti nustojo teikti spausdintą medžiagą.
 - **Finansavimas** – Autobusų paslaugos finansuojamos iš įvairių šaltinių, įskaitant centrinės ir vietos valdžios subsidijas autobusams, lengvatinių kelionių kompensavimą, autobusų paslaugų operatoriaus dotaciją (BSOG), taip pat finansavimo srautus, skirtus autobusų

pramonei remti po pandemijos. Pakeitus įgyvendinimo modelį būtų pradėta konsoliduoti finansavimo srautus, kad būtų galima sukurti masto ekonomiją ir tikrumą, o tai savo ruožtu užtikrintų efektyvumą visame tinkle. Tokiu būdu paslaugos būtų orientuotos į įvairių tikslų (socialinių, ekonominių ir aplinkos) įgyvendinimą, o ne tik į pelningumą.

- 7.66 Dabartinis pristatymo modelis turi daug trūkumų, kuriuos dar labiau padidino COVID-19 pandemija. Taigi, yra pagrindo pokyčiams. Mažai tikėtina, kad nepakeitus autobusų paslaugų teikimo reguliavimo, Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategija galėtų būti visiškai įgyvendinta. Jei nebus užtikrinti Autobusų strategijoje ir BSIP nustatyti reikšmingi autobusų paslaugų keleiviams pasiūlymo patobulinimai, bus suvaržyta platesnių regiono ambicijų įgyvendinimo apimtis.
- 7.67 Svarstoma reformuoti autobusų paslaugų teikimo būdą Kembridžšyre ir Piterbore dėl kelių priežasčių, kaip apibendrinta toliau pateiktoje lentelėje.

7-1 lentelė: Pokyčių pagrindimo dokumentas

Pagrindinis veiksnys	Susijusios problemos	Pasekmės
Sunki komercinė autobusų tiekimo rinka	Pasikeitus keliavimo įpročiams, naudojimo lygis išlieka gerokai mažesnis nei prieš kovidą.	Mažas pelnas ir nesugebėjimas investuoti bei diegti naujoves be papildomos viešojo sektoriaus paramos. Nuolatinė naudojimo ir paslaugų lygio mažėjimo spiralė. Nuolatiniai paslaugų pakeitimai, kai operatoriai siekia finansinio gyvybingumo. Padidėjęs viešojo sektoriaus finansavimo poreikis, siekiant padėti išlaikyti paslaugas. Tinklo susiskaidymas, didėjantis operatorių asortimentas, mažinantis visuomenės supratimą apie tinklą ir įvairesnes kainas bei bilietų pardavimo galimybes (tai gali būti susiję su didesnėmis naudotojų išlaidomis).
	Didėjančios autobusų paslaugų teikimo išlaidos.	
	Autobusų paslaugos teikiamos viešosiomis lėšomis (centrinės ir vietos valdžios).	
	Daugiau paslaugų tapo nekomercinės ir arba nutraukiamos, arba sumažinamos, arba joms reikalinga viešojo sektoriaus parama, kad jos būtų visiškai ar iš dalies išsaugotos.	
	Dėl to rinkoje yra nestabilumas ir tinklų susiskaidymas.	
	Spūstys sumažina autobusų važiavimo greitį ir sukuria veiklos neefektyvumą.	
Viešojo sektoriaus finansinės paramos autobusų tinklo priežiūrai didinimas	Vis daugiau autobusų susisiekimo paslaugų priklauso nuo viešojo finansavimo.	Spaudimas vietos valdžios biudžetams. Sunku nustatyti, ar šiuo metu tikrai yra komercinių paslaugų. Noras labiau integruoti biudžetus, išteklius ir paslaugų teikimą įvairiuose sektoriuose – „Total Transport“ metodas (propaguojamas 2023 m. pradžioje „Stagecoach“ surengtame kaimo autobusų aukščiausiojo lygio susitikime). Atspindėdamas padidėjusį finansinį indėlį, viešasis sektorius nori daryti didesnę įtaką tinklo projektavimui ir pristatymui.
	CPCA priėmė „Mayoral“ įsakymą, kuriuo konkrečiai siekiama surinkti lėšų finansinei paramai autobusų paslaugoms, kurios kitu atveju būtų nutrauktos.	
	Didėjančios kitų transporto paslaugų, tokių kaip transportas nuo namų iki mokyklos, išlaidos.	
	Noras matyti viešojo finansavimo panaudojimo įvairioms transporto rūšims efektyvumą ir masto ekonomiją per didesnę integraciją.	
Ambicijos reikšmingiems autobusų tinklo patobulinimams ir patrauklesniam paslaugų pasiūlymui	Atsiliepiant į ekstremalias klimato situacijas ir didėjančias spūstis (tai turi įtakos ekonomikos augimo suvaržymui), LTCP užsibrėžė tikslą 15% sumažinti nuvažiuotą atstumą automobiliu.	Parama gerokai patobulintam autobusų tinklui, siūlančiam daugiau maršrutų į daugiau vietų, dažniau ir didesnei dienos/savaitės daliai, užtikrinant ekonomišką kainas ir puikų kelionės komfortą, saugumą, patogumą ir aptarnavimą. Vietos valdžios institucijos nori pasiekti socialinius, ekonominius ir aplinkosaugos tikslus, o ne tik komercinius, tačiau tinklas turi būti įperkamas visuomenei ir todėl patrauklus vartotojams, kad padidintų pajamas iš tarifų.
	Priimta autobusų strategija (2023 m. kovas) atspindi LTCP poziciją ir skatina ženkliai tobulinti autobusų tinklą.	
	Noras turėti labiau integruotą tinklą, siūlantį sklandžias keliones, kad būtų lengviau keliauti į platesnį kelionių krypčių spektrą.	
	Noras sukurti nuoseklesnį ir labiau atpažįstamą tinklą, atspindintį viešojo sektoriaus paramą ir vietos pilietinį pasididžiavimą.	

	Noras, jei reikia, subsidijuoti kainas, kad būtų skatinamas tikslinių naudotojų naudojimas.	Tinklas turėtų skatinti vietos tapatybę ir atspindėti viešojo sektoriaus investicijas ir susidomėjimą. Veiklos efektyvumo pasiekimas ir didesnė viešojo sektoriaus investicijų vertė.
	Reikia didesnio autobusų prioriteto, kad būtų pagerintas kelionės laikas ir punktualumas bei pasiektas veiklos efektyvumas.	
	Gebėjimas pritraukti naują ar papildomą finansavimą autobusų tinklui remti.	
	Didesnis tinklo stabilumas ir koordinavimas, siekiant skatinti didesnį visuomenės pasitikėjimą ir skatinti transporto priemonių pasirinkimą autobuso naudai.	
Patobulinto ir integruoto autobusų tinklo, kuris būtų atskaitingas vietoje, pristatymas	Aktyvus ir centralizuotas tinklo planavimas ir kontrolė, o ne reagavimas į įvairių komercinių subjektų pokyčius.	Parama gerokai patobulintam autobusų tinklui, siūlančiam daugiau maršrutų į daugiau vietų, dažniau ir didesnei dienos/savaitės daliai, užtikrinant ekonomišką kainą ir puikų kelionės komfortą, saugumą, patogumą ir aptarnavimą. Tinklo plėtra ir aprūpinimas atitinka bendrą strategiją ir siekius. Efektyvus visų išteklių panaudojimas. Gebėjimas įvykdyti reikalavimus pagal sutarties reikalavimus, o ne derantis. Galimybė priversti operatorius atsiskaityti pagal sutartinius reikalavimus.
	Gebėjimas užtikrinti, kad tinklas būtų plėtojamas atsižvelgiant į bendrus strategijos ir politikos tikslus.	
	Koordinuotas požiūris į išteklių ir finansavimo šaltinių rinkimą ir nukreipimą, kad būtų galima suburti partnerius.	
	Norite, kad operatoriai atsiskaitytų vietoje.	

- 7.68 Diskusijose Autobusų operatorių forume Jungtinės veiklos institucijos ir autobusų operatoriai sutaria, kad reikia imtis veiksmų, kad padidėtų autobusų keleivių pajamos, didinant paslaugų patrauklumą. Tačiau abejotina, kiek dar galima pasiekti pagal dabartinę tvarką. Atsižvelgiant į reikalingų pokyčių mastą ir apimtį, reikalingas pristatymo modelis, galintis pakankamai greitai pasiekti esminių pokyčių ir sukurti nuoseklų, visapusišką, integruotą ir stabilų autobusų tinklą, kuriuo žmonės galėtų pasikliauti.
- 7.69 Autobusų paslaugų įstatymas suteikia kompetentingai institucijai prieigą prie teisinių priemonių, kurios gali padėti spręsti dabartines rinkos problemas ir sunkumus, kurie varžo Autobusų strategijos įgyvendinimą, siekiant platesnių užmojų ir tikslų. Todėl tikslinga, kad Jungtinės veiklos institucija atidžiai apsvarstytų tikėtiną kiekvienos turimos reguliavimo galimybės indėlį ir pasirinktų įgyvendinti tą, kuri turi didžiausią potencialą pasiekti reikiamus pakeitimus.

Intervencijos poreikis

- 7.70 Pokyčių pagrindimo dokumente aukščiau išdėstyti iššūkiai, kurie riboja Autobusų strategijos ambicijų įgyvendinimą pagal dabartinę tvarką. Reguliavimo pakeitimas būtų pagrįstas siekiant palengvinti tinklo koordinavimą ir paslaugų tobulinimą, integruotą viso tinklo bilietų kainų ir bilietų pardavimo sistemą ir bendros tinklo tapatybės nustatymą.
- 7.71 Vietos autobusų rinkos tyrime, kurį²⁴ užsakė DfT, remdamasis Autobusų paslaugų įstatymu (dabar - 2017 m. Autobusų paslaugų įstatymas), kai jis buvo priimtas Parlamente, buvo atsižvelgta į rinkos tendencijas, suinteresuotųjų šalių tikslus ir vyriausybės kišimąsi į rinką. Ataskaitoje nurodyti keturi galimi rinkos netobulumo šaltiniai arba priežastys, kodėl rinka gali neteikti autobusų paslaugų, teikiančių didžiausią naudą keleiviams. Jie pateikiami šioje lentelėje kartu su jų aktualumu Kembridžšyriui ir Piterborui.
- 7.72 Reaguojant į šiuos rinkos trūkumus, Autobusų paslaugų įstatymas suteikia vietos transporto institucijoms papildomų priemonių reaguoti į situacijas, kai dabartinis nereguliuojamas modelis neatrodo optimali reguliavimo struktūra.

7-2 lentelė: Rinkos trūkumai ir aktualumas

Rinkos netobulumas	Aprašymas	Aktualumas Piterborui ir Kembridžšyriui
Tinklo ekonomika	Vežėjų konkurencija keliuose gali lemti suskaidytus paslaugų teikimo modelius ir sudėtingą bilietų pardavimo tvarką	Autobusų tinklas yra nekoordinuojamas, operatoriai nurodo paslaugas, kad pasiektų savo komercinius tikslus. Jungtinės veiklos institucija negali kontroliuoti pakeitimų ir pakeitimų laiko. Yra įvairių bilietų pardavimo parinkčių.
Nesuderintos paskatos	Konkurencinė aplinka neskatinanti investuoti į infrastruktūrą.	Investicijos į infrastruktūrą buvo ribotos. Siekiant bendrai tobulinti tinklą, operatorių bendradarbiavimo lygis buvo ribotas.
Konkurencijos stoka	Veiksmingos ir tvarios operatorių konkurencijos trūkumas gali lemti	Nepaisant to, kad rajone yra keli operatoriai, konkurencija keliuose yra

²⁴ Vietos autobusų rinkos tyrimas, ataskaita DfT, KPMG, 2016 m.

	didesnes kainas, mažesnę produkciją, prastesnę paslaugų kokybę, mažesnes inovacijas ir didesnį operatorių pelną, palyginti su teikiamu konkurencingesnėje rinkoje. Veiksmingos konkurencijos trūkumas taip pat gali lemti neefektyvią remiamų paslaugų rinką.	ribota. Dominuojantis operatorius rajone sudaro apie 80% visos tinklo ridos.
Didesnė ekonominė, socialinė ir aplinkosauginė nauda	Autobusų paslaugos gali duoti platesnę ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę naudą, o tai gali reikšti, kad ekonomiškai efektyvu padidinti pasiūlą virš komercinės rinkos nustatytų lygių.	Siekiant įgyvendinti reikšmingus siekius mažinti automobilių ridą, skatinti autobusų globą ir mažinti anglies dvideginio išmetimą, reikės koordinuotų veiksmų ir didesnio viešojo sektoriaus dalyvavimo autobusų rinkoje.

L2 klausimas

Strateginiame dokumente teigiama, kad autobusų rinkos reforma yra tinkama priemonė spręsti vietinei autobusų rinkai kylančius iššūkius. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

Schemos tikslai

- 7.73 Pokyčių pagrindimo dokumentas suteikė loginį pagrindą keisti autobusų paslaugų planavimo ir teikimo būdą, siekiant Autobusų strategijos ambicijų. Autobusų paslaugų įstatyme numatytos reguliavimo galimybės vietos transporto institucijoms, kad jos padėtų siekti tokių tikslų. Tai apima nuo susitarimų, skatinančių glaudesnę bendradarbiavimą, iki autobusų franšizės įgaliojimų.
- 7.74 Franšizės gairėse reikalaujama nustatyti tikslus, susijusius su tuo, ką institucija siekia pasiekti, pagal kuriuos galima įvertinti įvairias galimybes. Jungtinės veiklos institucija nustatė keturis pagrindinius tikslus, kuriais grindžiamas jos noras apsvarstyti skirtingus autobusų tinklo pristatymo modelius. Iš esmės juo siekiama priimti modelį, kuris veiksmingiausiai ir efektyviausiai įgyvendintų Autobusų strategijos siekius ir maksimaliai padidintų pasiektą naudą. Tikslai išdėstyti toliau.

7-3 lentelė: Schemos tikslai ir jų matavimai

Schemos tikslas	Tikslo vertinimas
Kuo labiau padidinti galimybes kuo greičiau sukurti žymiai pranašesnį ir integruotą autobusų tinklą.	Kiekybiniai matai, tokie kaip bendras autobusų naudojimas. Kokybiniai rodikliai, tokie kaip autobusų keleivių pasitenkinimas įvairiomis paslaugų savybėmis.
Kuo labiau padidinti autobusų paslaugų indėlį siekiant įvairių platesnių ekonominės, socialinės ir aplinkos politikos tikslų ir uždavinių.	Pinigais sumažintas šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis iš ekologiškesnio autobusų parko ir sumažintas kelionių automobiliu skaičius. Geresnės galimybės įsidaibinti ir mokytis bei su tuo susijusi asmeninė nauda.
Maksimaliai padidinti naudą autobusų naudotojams, susijusią su koordinuotu paslaugų teikimu, integruotu bilietų pardavimu, paslaugų stabilumu ir informacijos teikimu.	Piniginė nauda keleiviams ir pajamos, gaunamos įgyvendinant Autobusų strategiją.

	Nepiniginė nauda gaunama iš koordinavimo ir informacijos tobulinimo, įskaitant geresnę integraciją su kitomis transporto rūšimis.
Maksimaliai gerinti kainos ir kokybės santykį ir investicijų į autobusų tinklą naudą.	Investicijų piniginės naudos lygis.

7.75 Akivaizdu, kad bet koks naujas tinklo pristatymo modelis turi būti įperkamas. Todėl vienas iš būdų užtikrinti, kad bet koks požiūris, taikomas būsimam autobusų tinklui Kembridžsyre ir Piterbore, būtų įperkamas, yra paremti pagrindinius schemos tikslus.

Galimybės ateičiai

7.76 Pripažįstant, kad ne visada nereguluojama rinka gali būti veiksmingiausias pristatymo modelis, atitinkantis vietos valdžios institucijų siekius, 2017 m. Autobusų paslaugų įstatyme numatytos galimos intervencijos, siekiant pakeisti 1986 m. įvestą nereguluojamą modelį. Vėliau nacionalinėje autobusų strategijoje²⁵ paaiškintos šios galimybės, aiškiai nurodant, kad transporto institucijos privalo naudoti Franšizę arba Išplėstinę partnerystę, kad įgyvendintų vietos autobusų paslaugų gerinimo siekius.

7.77 Todėl ši pozicija lėmė, kokių galimybių reikia šiam Kembridžsyro ir Piterboro situacijos vertinimui pagal Išplėstinės partnerystės arba Franšizės schemą. Vienintelis kitas kintamasis yra investicijų lygis, susijęs su kiekviena iš jų, ir faktinės intervencijos bei iniciatyvos, kurios būtų įvestos pagal tas galimybes.

7.78 Šis vertinimas prasidėjo nuo šešių scenarijų, vertintų strateginiu lygmeniu, pagal kuriuos kiekvienas iš dviejų pristatymo modelių (Franšizės ir IP) buvo vertinamas pagal tris investicijų lygius – mažą, vidutinį ir didelį. Po pradinės atrankos išsamesniam vertinimui buvo pasirinktos dvi schemos: Franšizė ir Išplėstinė partnerystė, abiemis joms reikalingos vidutinio dydžio investicijos.

7.79 Šeši scenarijai buvo svarstomi atsižvelgiant į jų bendrą įgyvendinamumą. Esant mažoms investicijoms, franšizė būtų mažai naudinga, nes tai padidintų Jungtinės veiklos institucijos išlaidas ir riziką, nepasiekus strateginės tinklo tobulinimo naudos. Todėl ši galimybė nebuvo toliau svarstoma. Jei tikėtinas scenarijus būtų mažos investicijos, reikėtų turėti bent IP.

7.80 Aukšto lygio investicijų atveju labiau tikėtina, kad Jungtinės veiklos institucija norėtų labiau kontroliuoti finansavimo paskirstymą, kad užtikrintų savo ambicijų įgyvendinimą; tai neleistų naudoti IP. Tačiau šiuo metu mažai tikėtina, kad aukšto lygio investicijos būtų įperkamos, todėl šis variantas buvo atmetas. Todėl buvo padaryta išvada, kad labiausiai tikėtini ir praktiškiausi scenarijai buvo šie:

- Vidutinio lygio investicijos su IP (maždaug 10 milijonų svarų sterlingų kapitalo investicijos, 600 000 svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma

²⁵ DfT (2021 m.) „Bus Back Better“, Nacionalinė autobusų strategija Anglijai

parama autobusų paslaugoms, **pradedant nuo 7,5 milijonų svarų sterlingų** pirmaisiais metais).

- Vidutinio lygio investicijos su franšize (maždaug 41 mln. svarų sterlingų kapitalo investicijos, 1,4 mln. svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma parama autobusų paslaugoms nuo 8,5 mln. svarų sterlingų pirmaisiais metais).

7.81 CA valdyba sutinka, kad turi įvykti perėjimas prie vieno iš šių scenarijų ir kad „nieko nedaryti“ nėra išeitis. Vertinime nagrinėjamas kiekvienas iš scenarijų, siekiant pagrįsti sprendimą dėl būsimo autobusų valdymo toje teritorijoje. Nacionalinėje autobusų strategijoje reikalaujama, kad visos vietos transporto institucijos turėtų priimti IP arba franšizę, o vėliau - gaires, kad vyriausybės finansavimas vietos valdžios institucijoms ir autobusų operatoriams jų vietovėse gali kelti pavojų, jei nė vienas iš jų nebus įdiegtas. Todėl nieko nedarymas pakenktų Jungtinės veiklos institucijos reputacijai ir patikimumui, sumažintų finansavimo galimybes ir neišspręstų dabartinių autobusų tiekimo iššūkių. Be to, tikėtina, kad autobusų operatoriai ir kitos suinteresuotosios šalys darytų spaudimą Jungtinės veiklos institucijai ką nors daryti.

7-4 lentelė: Parinkčių aprašymai

Galios kategorija	Aprašymas ir aptarimas	Galimas pritaikymas
Išplėstinė partnerystė (IP)	<p>Abipusis operatorių ir transporto institucijų susitarimas dėl būsimo viešojo transporto vizijos (IP planas) ir susijusių veiksmų rinkinys (IP schemos), galimai apimantis transporto priemonių specifikacijas, prekės ženklą, mokėjimą/bilietų pardavimą, informaciją realiuoju laiku ir tvarkaraščius. Kai dėl šių standartų bus susitarta, jie taps reikalavimais visoms atitinkamoje zonoje teikiamoms autobusų paslaugoms - tiek naujoms, tiek esamoms.</p> <p>Sėkmingam IP taikymui reikalingas tam tikras autobusų operatorių sutarimas, kad jam būtų pritarta.</p> <p>Tam tikromis aplinkybėmis vietos valdžios institucija taip pat gali tapti atsakinga už vietinių autobusų paslaugų registravimą - perimdama atsakomybę iš eismo komisarų - ir šių standartų laikymosi užtikrinimą.</p> <p>Tikėtina, kad bus naudingiausia ten, kur svarbu, kad visos autobusų operacijos atitiktų tuos pačius standartus. Nors ketinama pasiekti konsensuą ir susitarimą, kai kurie veiklos vykdytojai gali priešintis partnerystei ir reikalauti, kad jie būtų priversti dalyvauti, kai registracija ir vykdymo užtikrinimas laikomi vertingais ir kai numatoma plati geografinė taikymo sritis.</p> <p>Gali nustatyti sritį, kuriai ji taikoma, priklausomai nuo to, ką partneriai nori pasiekti.</p>	<p>Jei partneriai (pvz., autobusų operatoriai ir kitos suinteresuotosios šalys) remtų daugelį siūlomų intervencijų, o CPCA teiktų infrastruktūrą, administracinę administracinę paramą ir tikslinį viešąjį finansavimą, nustatytą IP programoje.</p> <p>Savo ruožtu operatoriai įsipareigotų laikytis minimalaus tvarkaraščio ir transporto priemonių standartų bei dalyvauti tinkamose holistinėse bilietų pardavimo/mokėjimo priemonėse, naudojant bendrą prekės ženklą ir tapatybę.</p> <p>Siekdama maksimaliai padidinti IP schemos įgyvendinimo efektyvumą, Jungtinės veiklos institucija prisiimtų atsakomybę už vietinių autobusų paslaugų registravimą ir vykdymą.</p> <p>Tai gali būti apibrėžta teritorija arba visa valdžios institucija.</p>

Galios kategorija	Aprašymas ir aptarimas	Galimas pritaikymas
Franšizės	<p>Franšizės schemoje vietos valdžios institucijos nustatys išsamią informaciją apie teiktinas paslaugas – kur jos teikiamos, kada jos teikiamos ir kokie yra paslaugų standartai.</p> <p>Paprastai autobusų operatoriai teikia savo paslaugas pagal sutartį vietos valdžios institucijai, kuri gali sudaryti bet kokios rūšies sutartį, kuri, jų manymu, yra tinkama. Jokios kitos paslaugos franšizės zonoje negali veikti be franšizės suteikimo institucijos sutikimo.</p> <p>Franšizė yra prieinama tik „Mayoral Combined Authorities“ (arba kitaip, kaip susitarta valstybės sekretoriaus), todėl įgaliojimai yra automatiškai prieinami Jungtinės veiklos institucijai.</p> <p>Gali būti skirta siaurai apibrėžtai vietai arba visai vietos valdžios institucijai.</p>	<p>Atsižvelgiant į viziją dėl holistinio, daugiarūšio požiūrio į būsimą kaimo transporto pristatymą (t. y. neapsiribojant esamais įprastiniais susitarimais), franšizė suteikia galimybę laikytis holistinio požiūrio kuriant, planuojant ir teikiant nuoseklų ir visapusišką autobusų tinklą, įskaitant bilietų pardavimą visame tinkle, siekiant įgyvendinti vietos socialinius, ekonominius ir aplinkosaugos tikslus. Tai yra veiksmingas būdas atlikti pageidaujamus žingsnių keitimo patobulinimus.</p>

7.82 Toliau apibendrinami pagrindiniai skirtumai tarp to, ką reikėtų teikti autobusų paslaugas pagal IP arba franšizę. Pagal franšizės sutartį institucija visiškai kontroliuoja tinklo planavimą ir teikimą, o IP reikalauja, kad valdžios institucijos ir autobusų operatoriai glaudžiai bendradarbiautų ir derybomis įsipareigotų teikti infrastruktūrą ir paslaugas iki sutarto lygio, laikydamiesi Konkurencijos ir rinkų institucijos (CMA) gairių, kad būtų išlaikyta konkurencija rinkoje.

7-5 lentelė: Skirtumai tarp IP ir franšizės

Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Kontroliuoti tik palaikomas paslaugas; daryti tam tikrą įtaką platesniam tinklui (pvz., reguliuoti eigą)	Kontroliuoti visas paslaugas – maršrutus, dažnius, maršrutų numerius
Derėtis dėl paslaugų / transporto priemonių standartų	Nustatyti paslaugų / transporto priemonių standartus
Suderintas tinklo prekės ženklo kūrimas, nuolatinis atskirų operatorių vertinimas	Tinklo prekės ženklo naudojimas yra privalomas. Vientisas dizainas / prekės ženklai
Nustatyti tik palaikomų paslaugų kainas ir tikslinių nuolaidų galimybes	Nustatyti visų paslaugų kainas ir bendrąsias kainų nuolaidas
Derėtis dėl kelių operatorių bilietų	Kelių operatorių bilietų pardavimas ir vientisas produktų asortimentas
Tarp paslaugų nėra kryžminio subsidijavimo	Pelningos paslaugos gali kryžmiškai subsidijuoti kitas
Galimybė priversti operatorius atsakyti už reikalavimų nesilaikymą	Priversti operatorius atsakyti už reikalavimų nesilaikymą
Partnerystė / sutartas požiūris į tinklo valdymą	Centralizuotas požiūris į tinklo planavimą ir valdymą

Bendra atsakomybė ir ištekliai	Vietos transporto institucijos atsakomybės ir išteklių didinimas
--------------------------------	--

Galimybių vertinimas

7.83 Tiek franšizė, tiek IP galėtų pasiekti kai kuriuos arba visus autobusų paslaugų tikslus. 7-6 apibendrinama, kokie požymiai būtų pasiekti pasirinkus kurią galimybę ir koku mastu.

7-6 lentelė: *Abiejų variantų atributų suvestinė*

Atributai ²⁶	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Planavimas ir koordinavimas visame tinkle	√	√√
Tinklo stabilumas – maršrutai / paslaugų lygiai		√√
Tinklo stabilumas – paslaugos pakeitimai ir kada	√	√√
Paslaugų koordinavimas ir mainai	√	√√
Lygiagrečių paslaugų reguliavimas/valdymas	√	√√
Didėjantis aptarnavimo dažnumas	√	√√
Paslaugų pratęsimas pagal dienos laiką arba savaitės dieną	√√	√√
Patobulintas paslaugų patikimumas	√√	√√
Autobusų prioritetinių priemonių įgyvendinimas	√√	√√
Integracija su specialiomis transporto paslaugomis	√	√√
Kainų pokyčių suderintas laikas ir lygiai		√√
Produktų tipų/kainų skaičiaus ribojimas	√	√√
Per bilietų kainas/bilietus tarp paslaugų	√	√√
Kelių operatorių tinklo bilietų pardavimas	√√	√√
Kainų nuolaidos/subsidijos	√	√√
Nulinės taršos transporto priemonių įdiegimas	√√	√√
Nuoseklus transporto priemonės išdėstymas ir standartai	√	√√
Nuoseklios transporto priemonės sistemos/įranga	√	√√
Transporto priemonės garso ir vaizdo informacija/skelbimai	√√	√√
Įprasta transporto priemonės apdaila	√	√√
Tinklo prekės ženklo kūrimas	√	√√
Suderinta maršrutų numeracija	√	√√
Išsamios informacijos teikimas (įskaitant interneto svetainę, tvarkaraščių lankstinukus/brošiūras)	√√	√√
Realiojo laiko informacija	√√	√√
Sustabdymo tvarkaraščio informacijos rodymas	√√	√√
Patobulintos/nuoseklios autobusų stotelių vėliavėlės	√√	√√
Patobulintos autobusų stotys, stotelės, pastogės	√√	√√
Autobusų stotelių naudojimo reguliavimas (laiko tarpų užsakymas)	√	√√
Nuoseklus vairuotojų mokymas		√√
Standartinė vairuotojo uniforma		√√
Keleivių frachtavimas	√√	√√
Kompensacija keleiviams	√	√√
Efektyvumo taupymo reinvestavimas į tinklą	√	√√

7.84 Ši santrauka rodo, kad franšizė geriausiai atitiktų autobusų tinklo pristatymo ambicijas.

²⁶ Ne visi iš jų šiuo metu siūlomi įgyvendinti

L3 klausimas









Strateginiame dokumente identifikuotos dvi galimybės, kuriomis galėtų remtis ateities autobusų parko veikla: tai **Išplėstinė partnerystė** (Enhanced Partnership) arba **Franšizė** (Franchising). Ar yra kitų variantų, kuriuos norėtumėte pamatyti apsvarstyti?

Bendrieji tikslai

- 7.85 Autobusų strategijos tikslai išryškina ketinimus sukurti patobulintą autobusų paslaugų tinklą, kuris būtų patogus, patrauklus ir lengvai naudojamas. Tuo tarpu autobusų reformos tikslais siekiama skatinti gebėjimą pasiekti Autobusų strategijos tikslus efektyviausiomis ir efektyviausiomis priemonėmis, suteikiančiomis didžiausią bendrą naudą ir vertę. Tai pavaizduota toliau pateiktame paveikslėlyje.

Paveikslėlis 7-4: Autobusų strategijos tikslai

Autobusų strategijos vizija	Visapusiško autobusų paslaugų tinklo Kembridžšyre (Cambridgeshire) ir Piterbore (Peterborough), kuris žmonėms yra patogus, paprastas naudoti,
------------------------------------	--

patikimas ir ekonomiškai naudingas ir siūlo perspektyvią alternatyvą automobiliui, teikimas.					
Autobusų strategijos tikslai: Autobusų tinklas, kuris...	<i>...pritraukia asmenis iš automobilių</i>	<i>...palaiko tvarų augimą</i>	<i>...saugo ir gerina aplinką</i>	<i>...palaiko bendruomenės sveikatą ir gerovę</i>	<i>...suteikia galimybių visiems</i>
					
Autobusų strategijos tikslai		Indėlis siekiant autobusų strategijos tikslų		Autobusų reformos tikslai	
Užtikrinti visapusišką autobusų tinklą, geriau sujungti žmones su atskiromis vietovėmis visame regione ir už jo ribų		Patogumas Paprastumas		Kuo labiau padidinti CPCA galimybes kuo greičiau sukurti žymiai pranašesnį ir integruotą autobusų tinklą	
Užtikrinti, kad autobusai būtų integruotos ir planuojamos transporto sistemos dalis		Patogumas Paprastumas			
Siekti perėjimo prie modernaus, mažataršio autobusų parko		Patrauklumas		Kuo labiau padidinti autobusų paslaugų indėlį siekiant įvairių platesnių ekonominės, socialinės ir aplinkos politikos tikslų ir uždavinių	
Suformuoti suprantamesnį autobusų tinklą su aiškia informacija ir paprastu bilietų pardavimu		Patrauklumas Paprastumas		Maksimaliai padidinti naudą autobusų naudotojams, susijusią su koordinuotu paslaugų teikimu, integruotu bilietų pardavimu, paslaugų stabilumu ir informacijos teikimu	
Užtikrinti prieinamą autobusų tinklą su paprastais ir pagrįstais tarifais		Patrauklumas Paprastumas			
Sumažinti kelionių autobusu trukmę ir padidinti patikimumą		Patogumas Patrauklumas		Maksimaliai gerinti kainos ir kokybės santykį ir investicijų į autobusų tinklą naudą	
Pasirūpinti aukštos kokybės keleivių laukimo vietomis		Patrauklumas			
  					
Rezultatai:					
Sumažinti regione automobiliais nuvažiuojamus atstumus 15 % iki 2030 metų.			Dvigubai daugiau autobusų keleivių (lyginant su 2019/20 metų duomenimis) iki 2030 m.		

7.86 Visų pokyčių sumetimų pagrindas yra pagrindinis tikslas, kad bet koks būsimas požiūris galėtų būti įgyvendintas tik tuo atveju, jei jis yra įperkamas.

L4 klausimas

Ar turite pastabų dėl bendrųjų Jungtinės veiklos institucijos tikslų, išdėstytų Strateginiame dokumente?

Tikslų pasiekimas

- 7.87 Autobusų strategijoje išdėstyti siekiai gerinti autobusų paslaugas ir standartus, siekiant platesnių politikos ir strategijos tikslų. Apsvarstytos reguliavimo galimybės apima kompromisus tarp Jungtinės veiklos institucijos įtakos autobusų strategijos įgyvendinimui laipsnio ir su jų įgyvendinimu susijusių išlaidų ir rizikos.
- 7.88 Autobusų paslaugų įstatyme reikalaujama, kad tuo atveju, kai MAĮ nusprendžia svarstyti galimybę savo teritorijoje franšizuoti autobusų paslaugas, reikia parengti vertinimą, kad būtų įrodyta, jog franšizė yra tinkamiausias variantas savo politikos tikslams ir uždaviniams įgyvendinti.
- 7.89 IP nereikalauja parengti vertinimo, kad jis būtų priimtas ar įgyvendintas. Iš tiesų, srityse, kuriose nesvarstoma franšizės galimybė, IP yra tikėtinas pristatymo modelis. IP kuriamas vykstant deryboms, kai šalis nusprendžia, kokį įsipareigojimų lygį jos remis. Tačiau Jungtinės veiklos institucija negalėtų priversti operatorių palaikyti IP. Sukūrus IP, operatoriai gali prieštarauti ir, remiami pakankamai operatorių, neleisti, kad IP planas ir (arba) schema būtų parengti ir įsigalioję. Dėl to gali būti pasiektas kompromisas.

Autobusų tinklo patobulinimai

- 7.90 Dabartinį autobusų tinklą sudaro komercinių paslaugų (kai operatoriai prisiima pajamų riziką) ir remiamų paslaugų (teikiamų pagal sutartį su Jungtinės veiklos institucija) derinys.
- 7.91 Priimtoje autobusų strategijoje ir BSIP siūlomi autobusų tinklo patobulinimai, papildomos paslaugos, esamų paslaugų pakeitimai ir dažnio patobulinimai pagal standartizuotą paslaugų hierarchiją, nustatančią numatomą paslaugų lygį; taip pat geresnis paslaugų koordinavimas jungtims teikti.
- 7.92 **Papildomos remiamos paslaugos** galėtų būti įdiegtos pagal bet kurį pristatymo variantą, kurį iš esmės riboja turimo finansavimo lygis. Tačiau IP atveju jokia papildomos paslaugos dalis negalėtų konkuruoti su komercine paslauga. Tai gali apriboti papildomų paslaugų specifikaciją, potencialų efektyvumą ir efektyvumą. Lygiai taip pat, reaguojant į komercinių paslaugų pokyčius, gali prireikti reaktyvių palaikomų paslaugų pakeitimų.
- 7.93 **Komercinių paslaugų pakeitimai** gali būti daromi tik derybomis ir susitarus su operatoriais. Jungtinės veiklos institucija neturi teisės reikalauti pakeitimų. De minimis susitarimai leidžia ribotą mechanizmą teikti finansinę paramą sutarties pakeitimams, pvz., Maršrutų nukreipimui ar papildomoms kelionėms. IP ši pozicija nesikeičia. Franšizės atveju Jungtinės veiklos institucija turėtų galimybę atlikti pakeitimus, o įperkamas būtų vienintelis suvaržymas.
- 7.94 Pagal dabartinę tvarką Jungtinės veiklos institucija neturi galimybės nurodyti **standartinių minimalių paslaugų teikimo dažnių**. Pagal IP yra galimybė nustatyti standartinį maksimalaus paslaugų teikimo dažnumo modelį pagal laikotarpį, kuris būtų taikomas visiems operatoriams,

norintiems teikti paslaugas (jei tam pritartų reikiamas skaičius operatorių, kuriuos reikia įgyvendinti). Pagal franšizę Jungtinės veiklos institucija galėtų laisvai nurodyti, kokio lygio paslaugų ji nori (atsižvelgiant į įperkamumą).

- 7.95 Sudėtinga suderinti paslaugų **maršrutus ir tvarkaraščius** pagal dabartinę tvarką, nes operatoriai gali laisvai keisti maršrutus ir laiką, kaip nori. Veiklos vykdytojai skatinami iš savo paslaugų gauti kuo daugiau pajamų, o ne bendrų viešojo transporto pajamų. Todėl ryšių su kitomis paslaugomis užmezgimas gali būti ne prioritetas. IP ši pozicija iš esmės nesikeičia, nors bet kokių pakeitimų laikas gali būti apribotas tam tikromis datomis kiekvienais metais. Franšizės atveju Jungtinės veiklos institucija būtų atsakinga už viso tinklo planavimą ir valdymą, todėl galėtų užtikrinti nuolatinį paslaugų koordinavimą. Be to, ji turėtų sugebėti pasiekti išteklių panaudojimo efektyvumą, pašalindama paslaugų dubliavimą ir gerindama paslaugų tarpusavio ryšius.

Punktualumas ir patikimumas

- 7.96 Autobusų paslaugų punktualumas ir patikimumas kelia susirūpinimą tiek keleiviams, tiek operatoriams. Svarbiausia Autobusų strategijoje yra priemonių, skirtų pagreitinti autobusų kelionės laiką, išlaikyti patikimumą ir sumažinti kelionės laiko kintamumą, įdiegimas. Tokios priemonės galėtų būti įdiegtos pagal bet kokį pristatymo modelį. IP suteiktų galimybę valdžios institucijoms įsipareigoti tokioms intervencijoms, skatinti ir atlyginti autobusų operatoriams už jų įsipareigojimus (pvz., tam tikrų transporto priemonių standartų laikymąsi). Franšizės atveju autobusų prioritetų nauda taip pat atitektų Jungtinės veiklos institucijai, nes sumažėtų veiklos sąnaudos, susijusios su tam tikro lygio paslaugų teikimu.

Parama platesnei politikai ir strategijoms

- 7.97 Kiekviena iš pristatymo galimybių gali padėti siekti platesnių politikos užmojų ir tikslų. IP periodinės derybos leistų keisti IP schemą, kad ji ir toliau atitiktų kintančią politiką. Pagal franšizę Jungtinės veiklos institucija turėtų laisvę peržiūrėti ir pakeisti autobusų sistemą, kad atitiktų platesnius ar peržiūrėtus politikos tikslus, atsižvelgiant į procesus, dėl kurių susitarta franšizės paslaugų sutartyse.

Autobusų stovėjimo aikštelės ir transporto priemonės

- 7.98 Pagal dabartinę tvarką autobusų stotys ir transporto priemonės priklauso ir yra valdomos operatorių, teikiančių komercines ir palaikomąsias paslaugas. Daugelis autobusų yra dyzeliniai, nors į tarnybą pradėjo 40 elektromobilių, kuriems daugiausia padėjo trečiosios šalys.
- 7.99 Autobusų strategijoje numatoma pereiti prie daugiau nulinės taršos autobusų. Pagal IP ir franšizę Jungtinės veiklos institucija tikisi, kad operatoriai ir toliau išlaikys nuosavybę ir kontrolę savo sandėliuose ir autobusuose. Europos Parlamente būtų deramasi dėl reikalavimų daugiau netaišių transporto priemonių, nors galutinė atitikties data tikriausiai būtų kada nors ateityje, o mažiems ir vidutiniams operatoriams gali būti suteikta ilgesnė. Pagal franšizę nulinės emisijos autobusų įvedimo tempas būtų nurodytas sutartyse ir apribotas tik tuo, kad Jungtinės veiklos institucija galėtų padengti susidariusias sutarties išlaidas.

7.100 Bet kuriuo atveju Jungtinės veiklos institucija yra suinteresuota suteikti daugiau pajėgumų depams, padėti užtikrinti, kad būtų tinkamų įrenginių netaisomiems autobusams, sudaryti palankesnes sąlygas naujiems rinkos dalyviams ir priimti daugiau autobusų, reikalingų išplėtam tinklui užtikrinti. Franšizės atveju ketinama išnagrinėti dviejų naujų depų atidarymo, vieno iš jų – Piterboro rajone, kito – Kembridžo rajone, tikslingumą. Tai padėtų sudaryti palankesnes sąlygas naujiems rinkos dalyviams ir padidinti bendrus pajėgumus.

Tarifai ir bilietų pardavimas

7.101 Šiuo metu autobusų operatoriai daugiausia diktuoja bilietų kainas ir produktus. Jungtinės veiklos institucija turi mažai galimybių daryti įtaką šioms sąlygoms, išskyrus galimybę nustatyti palaikomų paslaugų kainas ir palengvinti kelių operatorių bilietų įsigijimą. Autobusų strategijoje norima matyti paprastesnę bilietų kainų ir bilietų pardavimo sistemą su mažesniu standartinių produktų skaičiumi ir kainų ribojimu.

7.102 Europos Parlamente būtų galima šiek tiek racionalizuoti bilietus, nors operatoriai ir toliau turėtų teisę nustatyti vienodas kainas. Lygiai taip pat remiamų paslaugų kainų nustatymui vis tiek įtakos turėtų komercinės kainos. Subsidijuojamų bilietų kainų teikimas pagal IP yra sunkiai pasiekiamas už grupių, turinčių teisę pagal lengvatinius kelionių susitarimus, ribų.

7.103 Pagal franšizę Jungtinės veiklos institucija turėtų galimybę nustatyti standartines kainas visame tinkle (įskaitant didžiausią jaunimo amžių ir nuolaidų lygį) ir standartinį viso tinklo bilietų asortimentą.

Klientų patirtis

7.104 Šiuo metu operatoriai skirtingai vertina siūlomą klientų patirtį ir turimą informaciją. Kiekvienas pristatymo variantas gali standartizuoti pasiūlymą, pavyzdžiui, atsižvelgiant į vairuotojų mokymą ir transporto priemonių kokybės reikalavimus arba nustatant stiliaus, turinio ir informacijos šaltinių standartus. Pagal franšizę KA taip pat galėtų nuspręsti nurodyti bendrą prekės ženklą ir tapatybę visoms autobusų paslaugoms, kad padėtų užtikrinti nuoseklesnę naudotojų patirtį.

Autobusų strategijos tikslų įgyvendinimas

7.105 Toliau pateiktoje santraukoje nurodoma, koku mastu autobusų strategijos tikslai gali būti pasiekti per IP arba franšizę.

7-7 lentelė: *Autobusų strategijos tikslai ir variantai*

Autobusų strategijos tikslai	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Užtikrinti visapusišką autobusų tinklą, geriau sujungti žmones su atskiromis vietovėmis visame regione ir už jo ribų.	Operatoriai išlaiko galimybę keisti paslaugas be Jungtinės veiklos institucijos sutikimo.	Gebėjimas planuoti ir nurodyti visą tinklą ir diktuoti, kada/kaip tinkle atliekami pakeitimai.
Užtikrinti, kad autobusai būtų integruotos ir planuojamos transporto sistemos dalis.	Operatoriai vis dar turi laisvę keisti paslaugas, o tai gali panaikinti mainų galimybes. Turi būti pasiektas susitarimas dėl priemonių įgyvendinimo.	Planuojamas visas tinklas, siekiant palengvinti keitimąsi paslaugomis ir išvengti paslaugų dubliavimo. Kainų ir bilietų rinkimo integravimas yra privalomas.

Siekti perėjimo prie modernaus, mažataršio autobusų parko.	Galima nurodyti, bet reikia susitarti, todėl gali užtrukti ilgiau.	Gebėjimas nurodyti reikalavimus, atsižvelgiant į turimą atitinkamą finansavimą.
Suformuoti suprantamesnį autobusų tinklą su aiškia informacija ir paprastu bilietų pardavimu.	Gali būti nurodyta, bet turi būti susitarta ir gali būti padaryta tam tikrų kompromisų, įskaitant dėl bilietų kainų. Operatoriai vis tiek gali siūlyti kai kuriuos savo produktus, o tai gali sukelti painiavą vartotojams.	Galimybė nurodyti kainas ir bilietų pardavimo produktus, prieinamus visame tinkle.
Užtikrinti prieinamą autobusų tinklą su paprastais ir pagrįstais tarifais.	Galimybė kontroliuoti kainas tik naudojant palaikomą paslaugą. Galimybė susitarti dėl tikslių nuolaidų/nuolaidų kainų.	Galimybė nustatyti kainas, net ir gerokai mažesnėmis kainomis, kurios gali būti taikomos visame tinkle.
Sumažinti kelionių autobusu trukmę ir padidinti patikimumą.	Gebėjimas tai pasiekti per autobusų prioritetus ir kitas iniciatyvas.	Gebėjimas tai pasiekti per autobusų prioritetus ir kitas iniciatyvas.
Pasirūpinti aukštos kokybės keleivių laukimo vietomis.	Galimybė teikti patobulintas keleivių laukimo paslaugas visame tinkle.	Galimybė teikti patobulintas keleivių laukimo paslaugas visame tinkle.

7.106 Palyginimas rodo, kaip franšizė galėtų padėti lengviau ir veiksmingiau pasiekti su paslaugų planavimu, teikimu ir pristatymu susijusius tikslus nei IP, kur dėl visko reikia derėtis ir susitarti. Tačiau infrastruktūros ir autobusų prioritetinių priemonių tiekimas galėtų būti pasiektas vienodai pagal bet kurį modelį. Tačiau gali būti skirtumų tarp to, ką operatoriai galėtų pasiūlyti šioms investicijoms papildyti. IP dėl jų turėtų būti deramasi, o franšizės atveju jos būtų nurodytos.

7.107 7-8 parodo, kaip IP arba franšizė galėtų paremti kaimyninių valdžios institucijų politikos siekius. Apskritai franšizė Jungtinės veiklos institucijos teritorijoje neturėtų neigiamai paveikti autobusų paslaugų kaimyninėse teritorijose. Paslaugų leidimų sistema leis tarpvalstybines komercines paslaugas toliau teikti taip, kaip dabar (nereguliuojamoje aplinkoje, tačiau sutikus laikytis tam tikrų standartų, pvz., kelių operatorių bilietų).

7-8 lentelė: Kaimyninės valdžios institucijos – IP arba franšizės poveikis politikai

Institucija	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Norfolkas	Neutralus/nedidelis poveikis. Viena strateginė autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui. Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.	Neutralus/nedidelis poveikis. Viena strateginė autobuso jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui ar galimybei keisti paslaugą. Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms. Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.
Safolkas	Teigiamas poveikis. Keletas strateginių autobusų jungčių su pasiūlymais paslaugų lygiui pagerinti.	Teigiamas poveikis. Keletas strateginių autobusų jungčių su pasiūlymais paslaugų lygiui pagerinti.

	<p>Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.</p> <p>Bendri siekiai nulinės taršos transporto priemonėms ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui.</p>	<p>Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms.</p> <p>Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.</p> <p>Bendri siekiai nulinės taršos transporto priemonėms ir priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui.</p>
Eseksas	<p>Teigiamas poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis su pasiūlymu pagerinti paslaugų lygį.</p> <p>Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.</p>	<p>Teigiamas poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis su pasiūlymu pagerinti paslaugų lygį.</p> <p>Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms.</p> <p>Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.</p>
Hertfordšyras	<p>Teigiamas poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis su pasiūlymu pagerinti paslaugų lygį.</p> <p>Palaiko bendrą tikslą pagerinti autobusų infrastruktūrą, keleivių informavimą ir bendrą autobuso įvaizdį, susiejant jį su „Intalink“ tapatybe.</p>	<p>Teigiamas poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis su pasiūlymu pagerinti paslaugų lygį.</p> <p>Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms.</p> <p>Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.</p> <p>Palaiko bendrą tikslą pagerinti autobusų infrastruktūrą, keleivių informavimą ir bendrą autobuso įvaizdį, susiejant jį su „Intalink“ tapatybe.</p>
Centrinis Bedfordšyras	<p>Neutralus/nedidelis poveikis. Ribotas tarpvalstybinių paslaugų teikimas.</p> <p>Palaiko bendrą tikslą apskritai pagerinti autobusų paslaugas.</p> <p>Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.</p>	<p>Neutralus/nedidelis poveikis. Ribotas tarpvalstybinių paslaugų teikimas.</p> <p>Palaiko bendrą tikslą apskritai pagerinti autobusų paslaugas.</p> <p>Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms.</p> <p>Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.</p>
Bedfordas	<p>Neutralus/nedidelis poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui.</p> <p>Bendri informavimo, bilietų pardavimo ir reklaminės veiklos tikslai.</p> <p>Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių</p>	<p>Neutralus/nedidelis poveikis.</p> <p>Viena strateginė autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui.</p> <p>Bendri informavimo, bilietų pardavimo ir reklaminės veiklos tikslai.</p> <p>Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms.</p>

	operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.	Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.
Šiaurės Nortamptonšyras	Neutralus/nedidelis poveikis. Viena strateginė autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui. Bendri bendrųjų paslaugų tobulinimo tikslai. Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.	Neutralus/nedidelis poveikis. Viena strateginė autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui. Bendri bendrųjų paslaugų tobulinimo tikslai. Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms. Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.
Linkolnšyras	Neutralus/nedidelis poveikis. Kelių strateginių autobusų jungtis – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui. Bendri bendrųjų paslaugų tobulinimo tikslai. Galimybė teikti geresnę informaciją apie tarpvalstybines paslaugas ir kelių operatorių bilietų pardavimo galimybių įdiegimas.	Neutralus/nedidelis poveikis. Kelios strateginės autobusų jungtys – neturi įtakos dažnumui/tvarkaraščiui. Bendri bendrųjų paslaugų tobulinimo tikslai. Bilietų pardavimo reforma gali būti naudinga tarpvalstybinėms kelionėms. Aptarnavimo standartai, prižiūrimi pagal Aptarnavimo leidimo reikalavimus.

L5 klausimas

Ar turite pastabų dėl galimo Franšizės arba Išplėstinės partnerystės poveikio siekiant kaimyninių valdžios institucijų tikslų?

Unikali CPCA pozicija

7.108 Autobusų tinklas Kembridžsyre ir Piterbore susidūrė su panašiais sunkumais kaip ir daugelyje kitų šalies dalių, nes komercinės paslaugos buvo naudojamos rečiau. Todėl Jungtinės veiklos institucija kartu su kitomis „Mayoral Combined“ institucijomis ieško alternatyvių autobusų paslaugų pristatymo galimybių. Tačiau CPCA geografinė teritorija labai skiriasi nuo labiau urbanizuotų metropolinių zonų, o tai reiškia, kad jos autobusų tinklas taip pat yra gana skirtingas.

7.109 Daugiausia urbanizuotose vietovėse yra didelės, koncentruotos populiacijos, kurias aptarnauja intensyvūs komerciniai autobusų tinklai. Šiuo atveju franšizė yra patraukli, nes ji leidžia skirtingai projektuoti ir formuoti šiuos tinklus, naudojant pajamas iš daugiau komercinių paslaugų kryžminiam kitų paslaugų subsidijavimui arba spragų užpildymui. Tai reiškia didžiulę atsakomybę ir riziką prižiūrint didžiuosius tinklus, kuriuos eksploatuoja šimtai autobusų.

- 7.110 CPCA teritoriją sudaro dvi kuklios miesto teritorijos kartu su didelėmis kaimo vietovėmis, kuriose yra išsibarsčiusių gyventojų. Todėl intensyvūs autobusų tinklai egzistuoja tik tankiau apgyvendintose vietovėse. Kitose vietovėse teikiamos žemesnio dažnio komercinės arba palaikomos paslaugos; kai kuriose vietovėse paslaugos teikiamos mažai arba visai neteikiamos. Šios skirtingos aplinkybės ir iššūkiai reiškia, kad Jungtinės veiklos institucijos susidomėjimas franšizavimu yra susijęs su gebėjimo planuoti ir kurti visapusiškesnį, integruotą tinklą užtikrinimu. Pripažįstant, kad šiam tikslui pasiekti reikės didelių viešųjų lėšų, franšizė leis šias lėšas veiksmingai nukreipti platesniems Jungtinės veiklos institucijos ir jos partnerių tikslams pasiekti.
- 7.111 Nors tai padidins Jungtinės veiklos institucijos atsakomybę ir riziką, jos mastas bus daug mažesnis nei kitose srityse, kuriose svarstoma franšizės galimybė. Iš tiesų, CPCA numatyta franšizės schema yra labiau subalansuota nei bet kur kitur, o tam tikra atsakomybė tenka autobusų operatoriams. Todėl franšizė būtų labiau išplėtimas to, kas jau vykdoma remiamų paslaugų atžvilgiu, o visas tinklas būtų valdomas pagal kelias sutartis.

Strateginio dokumento išvada

- 7.112 CPCA ir jos partneriai turi drąsių ekonomikos augimo ambicijų. Bus gyvybiškai svarbu užtikrinti, kad šis augimas būtų ekologiškai tvarus ir įtraukus. Svarbus vaidmuo šioje srityje tenka transportui, ypač autobusams, ir tai pripažįstama Vietos transporto ir susisiekimo plane bei Autobusų strategijoje. Pasiekus 15% asmeninių kilometrų sumažinimą, iki 2030 m. keleivių autobusais padvigubėtų. Reikalingų dalykų mastas yra didžiulis. Tuo tarpu dabartinės autobusų paslaugos mažėja.
- 7.113 Norint įgyvendinti Autobusų strategijos ambicijas, reikia iš esmės pakeisti autobusų tinklo teikimą. Mažėjantis naudojimas, pagrindinių paslaugų atsisakymas ir didėjantis valstybės subsidijų lygis rodo, kad dabartinės paslaugos nėra veiksmingai teikiamos keleiviams. Dabartiniai susitarimai greičiausiai nepasieks reikiamo pokyčių masto. Reikia tolesnių iniciatyvų, įskaitant tinklo patobulinimus, bilietų kainas ir bilietų pardavimo iniciatyvas, taip pat transporto parko atnaujinimą, kuris mažai tikėtinas veiklos aplinkoje, kurią daugiausia lemia komerciniai tikslai ir prioritetai, ir kai rinkoje išlieka didelis neapibrėžtumas.
- 7.114 Jungtinės veiklos institucijos autobusų strategija siekiama įgyvendinti įvairius tikslus – socialinius, ekonominius ir aplinkosaugos. Todėl tam, kad būtų pasiektas esminis autobusų paslaugų pokytis, reikia didesnės įtakos rezultatams. Todėl yra poreikis keistis. Nepakeitus autobusų paslaugų teikimo reglamentavimo, autobusų strategija negalėtų būti visiškai įgyvendinta ir dėl tų ribotų aspektų, kurie galėtų būti įgyvendinti, būtų ribotas tikrumas dėl pristatymo.
- 7.115 Yra didelių neaiškumų, susijusių su autobusų teikimu, įskaitant būsimas paslaugų teikimo išlaidas. Jie bus prieinami pagal visų tipų veiklos modelius ir nepriklausomai nuo investicijų lygio. Visais atvejais paslaugų išlaikymui ir stiprinimui reikės didesnio viešojo finansavimo, bent jau ankstyvosiose stadijose, kol bus galima sukurti teigiamą augimo ir tobulėjimo ciklą.
- 7.116 Kartu su investicijomis Jungtinės veiklos institucija pageidauja, kad būtų labiau kontroliuojamas tinklas (kurį siūlo franšizė), kad būtų galima daryti didžiausią įtaką tam, kaip ir

kur investuojama, užtikrinant, kad būtų pasiekti jos strateginiai tikslai. Numatyto patobulinto autobusų tinklo dalis yra paslaugos su lygesnėmis kryptimis, naujos jungtys, sukurtos skirtingai diegiant autobusus, ir paslaugos, kurios sukuria mainų galimybes, kad būtų išplėstas galimų paskirties vietų asortimentas. Franšizė suteikia galimybę strategiškai planuoti tokį koordinuotą tinklą ir gauti tam tikros papildomos naudos, palyginti su IP modeliu.

- 7.117 Abu variantai (franšizė arba IP) skiriasi savo sudėtingumu, rizikos institucijai lygiu ir įtakos, kurią Jungtinės veiklos institucija galėtų daryti formuodama autobusų paslaugas, lygiu. Kiekvieno varianto taikymas apima kompromisus, kuriuos Jungtinės veiklos institucija turi įvertinti atsižvelgdama į potencialą užtikrinti savo autobusų strategijos įgyvendinimą. Franšizė būtų drąsus žingsnis, kuris suteiktų Jungtinės veiklos institucijai didelę įtaką. Tai galėtų turėti reikšmingą teigiamą poveikį įgyvendinant platesnius politikos užmojus. Tai būtų patikimo Autobusų strategijos įgyvendinimo maršrutas.
- 7.118 Kad per IP būtų galima imtis bet kokių veiksmų, reikalingas daugumos reikalavimus atitinkančių vietinių autobusų paslaugas teikiančių operatorių sutikimas. Todėl, norint pasiekti konsensuą ir sprendimą per IP, gali tekti sukompromituoti kai kuriuos Jungtinės veiklos institucijos siekius. Tačiau franšizavimas suteiktų Jungtinės veiklos institucijai įgaliojimus nustatyti visus paslaugų reikalavimus.
- 7.119 Franšizės schema išsiskiria kaip perspektyvesnis pasirinkimas Jungtinės veiklos institucijos dėl jos gebėjimo geriau kontroliuoti strateginius rezultatus. Strateginis aspektas, kuris yra labai svarbus siekiant esminių pokyčių, numatytų autobusų tinklui, ir siekiant platesnių ambicijų, geriau sprendžiamas taikant franšizės modelį. Tai leistų Jungtinės veiklos institucijai ryžtingiau ir veiksmingiau pasiekti šiuos tikslus. Tačiau kiekvieno varianto rezultatai turėtų būti vertinami atsižvelgiant į visus penkis verslo dokumento aspektus.

Ekonominis dokumentas

- 7.120 Šiame skyriuje pateikiamas įvairių autobusų reformos variantų ekonominis įvertinimas. Ekonominio vertinimo tikslas - parodyti įvairių variantų ekonominį naudingumą (VfM) kartu su nepiniginiu poveikiu ir rizika pagal skirtingus scenarijus. Ekonominis dokumentas grindžiamas DfT Transporto analizės gairėmis (TAG) ir Jos Didenybės Išdo žaliaja knyga, taip pat atsižvelgiama į Jungtinės Karalystės autobusų rinkos duomenis ir tyrimus.
- 7.121 Ekonominiame dokumente nagrinėjamas Palyginimo variantas („nieko nedaryti“), kai Jungtinės veiklos institucija toliau prižiūri autobusų paslaugas su minimaliu įsikišimu (kaip dabartinis) kartu su IP ir Franšizės galimybėmis.

Palyginimo variantas („Nieko nedaryti“)

- 7.122 Šiame vertinime reprezentatyvus „Nieko nedaryti“ variantas buvo laikomas dabartinės nereguliuojamos rinkos tęsiniu su minimaliu išplėstinės partnerystės modeliu. Daroma prielaida, kad Jungtinės veiklos institucija neatliks jokių kapitalo investicijų. Nepaisant to, palyginimo variantas rodo Jungtinės veiklos institucijos įsipareigojimą remti autobusų paslaugas. Todėl daroma prielaida, kad ji ir toliau rems dabartinį paslaugų lygį padidindama subsidijas.

Išplėstinė partnerystė

- 7.123 Pagal modeliuojamą „Kažką daryti“ tipo išplėstinę partnerystę Institucija atliks tam tikras kapitalo investicijas į autobusų tinklą ir kiek įmanoma padidins dabartinį paslaugų lygį. Be tinklo tobulinimo, Jungtinės veiklos institucija dirbs su operatoriais, kad įdiegtų integruotą bilietų pardavimą, kuris palengvins keleiviams naudotis bet kokiomis autobusų paslaugomis.
- 7.124 Vykdydama savo įsipareigojimą gerinti autobusų paslaugas keleiviams ir padaryti šią teritoriją geresne vieta operatoriams valdyti autobusus, Jungtinės veiklos institucija taip pat investuos į prioritetines autobusų transporto priemones, kad būtų pagerintas kelionės laikas ir sumažintos veiklos išlaidos.
- 7.125 Dėl visų priemonių, įgyvendinamų kaip IP dalis, būtų deramasi su operatoriais, todėl būtų tam tikras neapibrėžtumas dėl įgyvendinimo lygio. Modeliuojamos prielaidos apima geriausias Jungtinės veiklos institucijos ateities vertinimus vertinimo metu ir buvo sukurtos kaip franšizės alternatyvos palyginimas.

Franšizės

- 7.126 Pasirinkus franšizės galimybę, Jungtinės veiklos institucija galės kontroliuoti autobusų paslaugas rajone, įskaitant jų planavimą, kainų nustatymą ir paslaugų sutarčių nurodymą. Atkreipkite dėmesį, kad už tokias paslaugas kaip transportas iš namų į mokyklą ir toliau būtų atsakinga Piterboro miesto taryba ir Kembridžšyro grafystės taryba, tačiau franšizės atveju būtų lengviau ieškoti koordinavimo galimybių šioje srityje. Įstaiga į tinklą investuos panašaus lygio kapitalą kaip ir IP, įskaitant prioritetines autobusų priemones, integruoto bilietų pardavimo įdiegimą ir tai, kad sutartyse daugiausia dėmesio bus skiriama autobusų veiklos rezultatams.
- 7.127 Dėl padidėjusio franšizės kontrolės lygio Institucija taip pat prisiims pajamų riziką iš operatorių ir leis jiems sutelkti dėmesį į nurodytų sutarčių vykdymą ekonomiškai efektyviu būdu.

Pageidaujamas ir siūlomas autobusų paslaugų tinklas

- 7.128 Pagrindinė scenarijaus „Daryti kažką“ sudedamoji dalis yra autobusų paslaugų tobulinimas. Toliau nurodytas idealus paslaugų lygis, atitinkantis Autobusų strategijos tikslus. Tai reikia pageidaujamus dažnius skirtingoms paslaugų kategorijoms.

7-9 lentelė: Pageidaujami paslaugų dažniai

Aptarnavimo kategorija	Paslaugos tipas	Aptarnavimo dažniai (minutėmis)			
		Pirmadieniais - šeštadieniais dienos metu (06:00-19:00)	Pirmadienio-šeštadienio vakaras (19:00-vidurnaktis)	Sekmadienio diena (08:00-18:00)	Sekmadienio vakaras (19:00-22:00)
Pagrindinis	Autobusas	10(šiaurė)/20(pietūs)	20	20	60
	Miestas	15	20	20	60
	Strateginis	60	60	60	-
Antrinis	Miestas	30	60	60	-
	Miestas	60	-	-	-
	Nuoroda	60	-	-	-

Vietinis	Tiektuvas, vietinė nuoroda ir (arba) DRT	Visi veikia, bet galbūt trumpiau ir (arba) naudoja mažiau transporto priemonių	-	-
----------	--	--	---	---

Modeliavimo metodas

7.129 Ekonominio dokumento esmė yra dviejų variantų „Daryti kažką“ poveikio įvertinimas, palyginti su Palyginimo variantu.

7.130 Tikimasi, kad parinktys „Daryti kažką“ daugiausia paveiks keleivius, autobusų paslaugų teikėjus, kitus transporto naudotojus, Jungtinės veiklos instituciją ir vyriausybę. Buvo modeliuojamas kiekvienos iš šių grupių poveikis sąnaudoms, pajamoms ir socialinei bei ekonominei naudai (arba sąnaudoms).

7.131 Ekonominio modelio struktūra yra tokia:

- Vertinamas išorinių veiksnių poveikis sąnaudoms, paklausai ir pajamoms. Tai apima ekonomikos augimą, infliaciją, gyventojų skaičiaus augimą ir automobilių kainas.
- Palyginimo variante nagrinėjamas vidinių veiksnių poveikis sąnaudoms, paklausai ir pajamoms. Pagrindinis vidinis veiksnys yra Jungtinės veiklos institucijos subsidija autobusų operatoriams, kad būtų išlaikytas dabartinis paslaugų lygis.
- Į vidinius veiksnius atsižvelgiama vertinant jų poveikį sąnaudoms, paklausai ir pajamoms dviejose parinktyse „Daryti kažką“ (atskirai).
- Atsižvelgiant į sąnaudų, paklausos ir pajamų skirtumą, įvertinamas ekonominis poveikis.

7.132 Vertinimui paremti buvo sukurtas skaičiuoklės modelis²⁷, apimantis tiek paklausos prognozavimo elementus, tiek ekonominį vertinimą. Siekiant užtikrinti skirtingų Verslo dokumento elementų nuoseklumą, toje pačioje skaičiuoklėje taip pat yra atitinkami Finansinio atvejo elementai. 2024/25 metai buvo naudojami kaip baziniai metai.

7.133 Modelyje paklausa buvo prognozuojama taikant elastingumo metodą, atsižvelgiant į kiekvieną paslaugą atskirai. Kiekvienos paslaugos naudojimo prognozei įtakos turėjo dažnumo, darbo valandų, bilieto kainos ir kelionės laiko pokyčiai. Taip pat buvo atsižvelgta į galimą naujų pagrindinių žemės naudojimo pokyčių poveikį paklausai.

7.134 Prognozuojamos pajamos iš kainų buvo apskaičiuotos remiantis vidutinėmis vieno keleivio kainomis už kiekvieną skirtingą paslaugos tipą.

7.135 Autobusų paslaugų teikimo išlaidos buvo apskaičiuotos taikant vidutinės kainos už mylią metodą, vėlgi susijusį su skirtingomis paslaugų rūšimis. Jie buvo taikomi visoms mylioms, susijusioms su kiekvienos paslaugos teikimu tam tikru paslaugų lygiu.

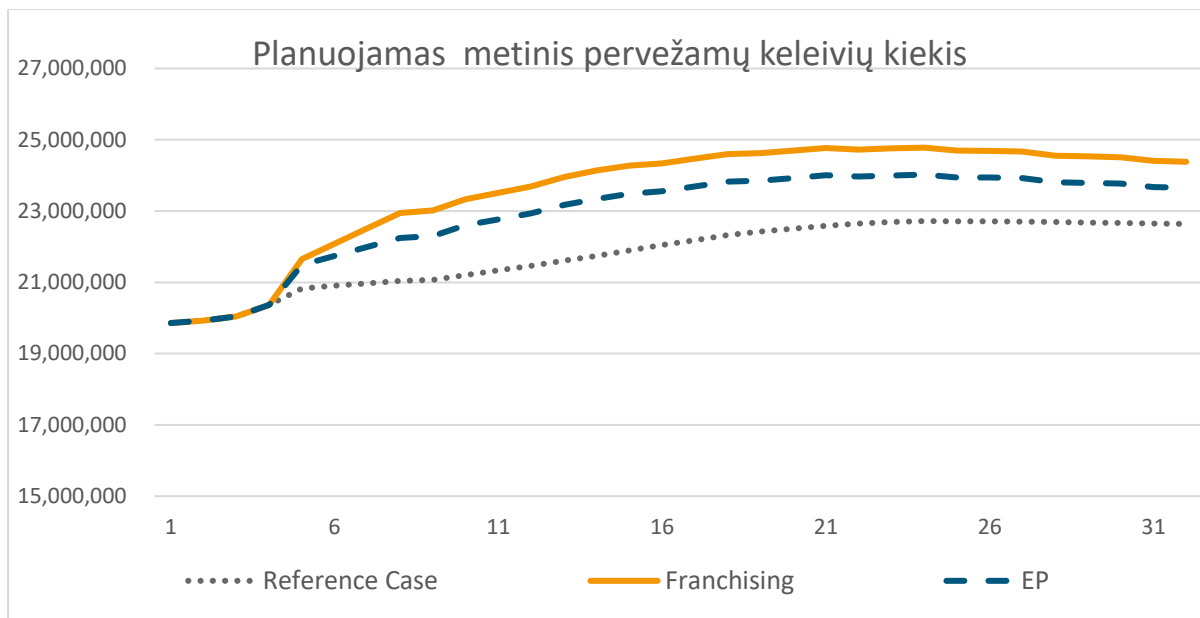
Paklausos prognozės suvestinė

7.136 Autobusų naudojimo prognozės pateiktos toliau. Tai rodo, kad pirmaisiais metais prognozuojama, kad autobusų naudojimas (globa) labai išaugs dėl gyventojų skaičiaus augimo,

²⁷ TUBA-ekvivalentas <https://www.gov.uk/government/publications/tuba-downloads-and-user-manuals>

susijusio su pokyčiais ir investicijų į autobusų tinklą poveikiu. Tai išlygės viduriniais metais, kai įsigalios didėjančių kainų poveikis. Prognozuojama, kad vėlesniais metais globa vėl pradės mažėti, jei nebus imtasi tolesnių iniciatyvų ar veiksmų.

Paveikslėlis 7-5: Palyginamosios autobusų globos prognozės (2023 – 2054 m.)



Išlaidų modeliavimas

7.137 Įvairių galimybių išlaidos buvo įvertintos pagal tris pagrindines kategorijas:

- Autobusų eksploatavimo išlaidos (įskaitant pelną ir kokybės paskatą, jei taikoma)
- Kapitalo sąnaudos – įskaitant prioritetingas autobusų priemones, autobusų stoteles ir pastoges bei autobusų stovėjimo aikštelių įrengimą.
- Institucinės išlaidos – įskaitant teisinių ir techninių konsultantų mokesčius, pirkimo išlaidas ir papildomas personalo bei IT išlaidas.

Poveikis

7.138 Įvairiose parinktyse numatytos intervencijos suteiks naudos naudotojui. Tai apima:

- Sumažinkite numatomą ir faktinį kelionės laiką naudodamiesi autobusų paslaugomis.
- Kai kurių kelionių perkėlimas iš automobilio į autobusą sumažina spūstis, infrastruktūrą, techninę priežiūrą, nelaimingus atsitikimus, vietos oro kokybę, triukšmą ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų sąnaudas.
- Didesnės pajamos iš kainų dėl padidėjusio naudojimo.
- Tiesioginių ir netiesioginių mokesčių pajamų, pvz., kuro mokesčio ir PVM, pokyčiai.
- Regeneravimas pagerinus ryšį.
- Didesnė ekonominė nauda, pavyzdžiui, galimybė įsidarbinti ir verslo produktyvumas.
- Poveikis aplinkai, įskaitant triukšmą, oro kokybę, šiltnamio efektą sukeliančias dujas.
- Poveikis visuomenei, įskaitant mažesnes spūstis, autobusų naudotojų naudą, fizinį aktyvumą, kelionės kokybę, nelaimingus atsitikimus, saugumą, prieigą prie paslaugų, įperkumą ir atleidimą.

Ekonominės naudos vertinimas

7.139 Ekonominė nauda grindžiama dviem kriterijais:

- Naudos ir sąnaudų santykis (BCR) – tai santykis tarp bendros naudos ir bendrų išlaidų, rodantis, kiek nauda yra didesnė už išlaidas. Pavyzdžiui, 2:1 BCR rodo, kad už kiekvieną 1 £ kainą gaunama 2 £ nauda.
- Grynoji dabartinė vertė (GDV) – suma, už kurią bendra įvertinta naudos vertė viršija bendrą įvertintą išlaidų vertę.

7-10 lentelė: Išlaidų ir naudos pinigine išraiška suvestinė²⁸

Pinigių sąnaudų ir naudos analizė (2010 m.)	Franšizės	Išplėstinė partnerystė
Triukšmas	0,16	0,11
Vietinio oro kokybė	-0,11	- 0,14
Šiltnamio efektą sukeliančios dujos	-4,53	- 4,80
Kelionės kokybė	-	-
Fizinis aktyvumas	-	-
Nelaimingi atsitikimai	2,46	1,75
Ekonominis efektyvumas: Vartotojai (važinėjimas į darbą)	120,53	83,77
Ekonominis efektyvumas: Vartotojai (kelionės kitais tikslais)	173,93	116,87
Ekonominis efektyvumas: Verslo naudotojai ir teikėjai	13,73	11,58
Platesni viešieji finansai (netiesioginių mokesčių pajamos)	3,65	3,64

BENDRASIS POVEIKIS

Dabartinė naudos vertė (DNV)	309,82	212,78
Dabartinė išlaidų vertė (DIV)	121,75	89,45
Grynoji dabartinė vertė (GDV)	188,06	123,32
Naudos ir išlaidų santykis (NIS)	2,54	2,38

7.140 Franšizės GDV yra 188 mln. GBP ir didesnė nei 123 mln. GBP GDV Europos Sąjungoje. Franšizės BCR yra 2,54, palyginti su 2,38 IP. Tai rodo, kad franšizė siūlo didesnę kainos ir kokybės santykį nei IP. Tai atspindi faktą, kad Franšizės atveju intervencijos gali būti taikomos išsamiau ir patikimiau dėl bendro Jungtinės veiklos institucijos valdymo ir kontrolės. Be to, autobusų tinklas bus nuoseklesnis ir labiau integruotas, planuojamas kaip visuma.

L6 klausimas

Ar turite pastabų dėl **Siūlomos franšizės schemos ar išplėstinės partnerystės** alternatyvos įvedimo poveikio?

7-11 lentelė: Ekonominio vertinimo rezultatai

(milijonai svarų sterlingų, 2010 m. kainos, PV)	PVC	PVB	BCR	GDV
---	-----	-----	-----	-----

²⁸ Išsamius šioje lentelėje pateiktų privilegijų kategorijų paaiškinimus galima rasti A1.3 rinkinyje Poveikis vartotojams ir tiekėjams

Franšizės	21.753.889€	309.815.819€	2,54	188.061.929€
EP	89.452.562€	212.775.801€	2,38	123.323.238€

Ekonominio dokumento išvada

- 7.141 Tiek IP, tiek franšizė turi pranašumų prieš „variantą Nedaryti nieko“. Jie abu duoda naudos (tiek piniginės, tiek nepiniginės), susijusios su socialiniais, aplinkosauginiais ir ekonominiais rezultatais. Šių privalumų pasiskirstymą galėtų dar labiau paveikti Jungtinės veiklos institucija, jei siūlomas tinklas būtų įgyvendinamas pagal franšizės scenarijų, siekiant užtikrinti, kad investicijų ir tobulinimo nauda būtų skiriama tiems, kurie gali gauti daugiausia naudos.
- 7.142 Šio ekonominio dokumento piniginiai rezultatai rodo, kad investicijos į autobusų paslaugas visame Jungtinės veiklos institucijos regione galėtų būti labai ekonomiškai naudingos, o investicijų grąža ir teigiamas naudos ir sąnaudų santykis viršytų 2.
- 7.143 Vertinime teigiama, kad investicijos į autobusus suteiktų gerą kainos ir kokybės santykį, nesvarbu, koks veiklos modelis būtų naudojamas, tačiau franšizė suteikia galimybę gauti daugiau naudos, nei apskaičiuota IP modeliui.

L7 klausimas

Ekonominiame dokumente teigiama, kad Franšizės viešajam sektoriui suteikia daugiau vertės nei Išplėstinė partnerystė. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

Komercinis dokumentas

- 7.144 Komerciniame dokumente pateikiamas komercinis variantų pasiūlymas.
- 7.145 Šiam vertinimui atlikti Jungtinės veiklos institucija nustatė šešis komercinius tikslus. Jie grindžiami strateginiame dokumente išdėstytais politikos ir schemos tikslais ir yra susiję su komerciniais kontrolės, vertės, konkurencijos ir rizikos aspektais.
- 7.146 Komerciniai tikslai yra šie:
- **Viešojo sektoriaus įtaka** – Jungtinės veiklos institucija nori užtikrinti, kad jos investicijos palaikytų numatomus rezultatus ir siekius. Tai bus pasiekta taikant pristatymo modelį, kuris suteikia pakankamą įtaką autobusų tinklo rezultatams, kad būtų pasiekti norimi politikos tikslai ir nauda naudotojams.
 - **Geriausia kaina** – pristatymo variantas turėtų galėti parodyti, kaip pasiekti geriausią kainos ir kokybės derinį norimą autobusų tinklą, o tai savo ruožtu prisidės prie paslaugų prieinamumo keleiviams.
 - **Konkurencija tarp autobusų operatorių** – pristatymo galimybė turėtų būti komerciškai perspektyvi operatoriams ir skatinti konkurenciją „vienodomis sąlygomis“ tarp operatorių. Modelis turėtų sudaryti sąlygas dalyvauti mažiems ir vidutiniams operatoriams, taip pat naujiems rinkos dalyviams.
 - **Tinkamas rizikos paskirstymas** – Pasirinkus pristatymo būdą, rizika turėtų būti paskirstyta viešajam ir privačiam sektoriams pagal jų gebėjimus ją valdyti. Rizika bus paskirstyta kelioms sritims, įskaitant tarifų pajamų riziką, veiklos sąnaudų riziką, paslaugų standartus ir turto teikimą.

- **Lengvas įgyvendinimas** – Pristatymo variantas turi būti praktiškas ir tvarus laikui bėgant.
- **Atkūrimas ir lankstumas** – pristatymo parinktis turi leisti kompetentingai institucijai veiksmingai valdyti tinklą, įskaitant sutrikimo metu.

L8 klausimas

Pirmiau išdėstyti šeši komerciniai tikslai buvo naudojami Franšizės ir Išplėstinės partnerystės rezultatams palyginti. Ar turite pastabų dėl šių tikslų?

7.147 Toliau apibendrinama, kaip šie komerciniai tikslai atitinka arba padeda siekti platesnių strateginių tikslų.

7-12 lentelė: Strateginiai ir komerciniai tikslai

Strateginiai tikslai	Komerciniai tikslai
Kuo labiau padidinti CPCA galimybes kuo greičiau sukurti žymiai pranašesnį ir integruotą autobusų tinklą	Viešojo sektoriaus įtaka Įgyvendinimo paprastumas Rizikos paskirstymas
Kuo labiau padidinti autobusų paslaugų indėlį siekiant įvairių platesnių ekonominės, socialinės ir aplinkos politikos tikslų ir uždavinių.	Viešojo sektoriaus įtaka Įgyvendinimo paprastumas
Maksimaliai padidinti naudą autobusų naudotojams, susijusią su koordinuotu paslaugų teikimu, integruotu bilietų pardavimu, paslaugų stabilumu ir informacijos teikimu	Viešojo sektoriaus įtaka Rizikos paskirstymas Įgyvendinimo paprastumas Atkūrimas ir lankstumas
Maksimaliai gerinti kainos ir kokybės santykį ir investicijų į autobusų tinklą naudą	Geriausia kaina Konkursas Rizikos paskirstymas Atkūrimas ir lankstumas

Dabartinė autobusų rinka

7.148 Šiuo metu egzistuoja nereguliuojama autobusų rinka, kuri yra tokia pati visoje Anglijoje, Škotijoje ir Velse, išskyrus Londoną ir Didįjį Mančesterį.

7.149 Nereguliuojamoje aplinkoje privataus sektoriaus autobusų operatoriai gali nuspręsti, kokias autobusų paslaugas jie nori teikti, įskaitant maršrutą, tvarkaraštį ir kainas. Užsiregistravę eismo komisare, jie teikia paslaugas pagal registracijas. Vežėjai teikia komercines autobusų paslaugas ir konkuruoja dėl keleivių, remdamiesi teikiamų paslaugų kokybe ir už keliones imamomis kainomis. Paslaugas galima keisti arba atšaukti apie tai pranešus eismo komisarui.

7.150 Jei valdžios institucijos mano, kad yra paslaugų teikimo spraga arba paslaugos neatitinka vietos poreikių, jos gali nuspręsti finansiškai remti papildomas autobusų paslaugas. Nurodomi reikalavimai ir konkurencinių pirkimų būdu ūkio subjektams sudaromos sutartys toms

papildomoms paslaugoms teikti. Šios paslaugos neturėtų konkuruoti su komercinėmis paslaugomis.

7.151 Kembridžšyro ir Piterboro autobusų rinkos ypatybės:

- Autobusai per dieną nuvažiuoja apie 69 000 km, iš kurių 88% komerciniu pagrindu teikia operatoriai, o likusi dalis - vietos valdžios institucijų pagalba²⁹.
- „Stagecoach“ teikia miesto autobusų tinklus Piterbore ir Kembridže, „Park & Ride“ paslaugas Kembridže, autobusų maršrutus tarp Sent Ivo ir Kembridžo bei kitas tarp miestines ir kaimo paslaugas. Nuo 2023 m. vasario mėn. „Stagecoach“ valdė 72% visos autobuso ridos.
- Tarpvalstybines komercines paslaugas teikia Delaine (Bourne – Peterborough), First (Peterborough – King's Lynn – Norwich) ir Stephenson's (Newmarket – Cambridge).
- Keli kiti operatoriai daugiausia teikia remiamas paslaugas pagal sutartis ir de minimis susitarimus su CPCA. „Universaliają“ paslaugą Kembridže, kurią teikia „Whippet“, remia Kembridžo universitetas.
- Lengvatinių kelionių kompensacija operatoriams siekia apie 9,5 mln. GBP per metus. Kelionės pagal lengvatinių kainų schemą sudaro 20% visų keleivių kelionių.
- Per metus įvykdoma apie 20 mln. keleivių kelionių (palyginti su 29,3 mln. 2018-2019 m.). Regione vienam gyventojui tenka vidutiniškai 24,6 keleivių kelionės per metus.
- Be autobusų tinklo, visoje teritorijoje veikia bendruomeninės mikroautobusų ir savanorių automobilių schemas, užtikrinančios daugiau specialistų ar individualių poreikių.

7.152 Toliau pateiktoje lentelėje įvertinta komercinė rizika, susijusi su dabartiniais autobusų tinklo susitarimais, ir veiksmai, kurių Jungtinės veiklos institucija gali imtis šiai rizikai sumažinti.

7-13 lentelė: *Esamos komercinės rizikos vertinimas*

Rizika	Švelninimas
Neįmanoma pasiekti platesnio užmojo, kad būtų pagerintas autobusų tinklas, padidintas paslaugų dažnis, ryšys ir jungtys, nes tai priklauso nuo reikšmingo koordinavimo ir bendradarbiavimo, kuris peržengia esamą komercinį teikimą.	Laikykitės laipsniškesnio požiūrio ir siekite derėtis dėl tam tikrų pakeitimų ir patobulinimų. Skatinkite operatorius laikytis bendro plano ir atitinkamai keisti komercines paslaugas.
Nesugebėjimas įgyvendinti tinklo iniciatyvos dėl nuolatinio rėmimo mažėjimo ir didėjančių išlaidų - tai gali kelti pavojų dabartiniam paslaugų lygiui, jei padidės palaikomų paslaugų reikalavimai.	Reguliariai stebėkite operatorių paslaugas ir palaikykite su jais atvirą dialogą, kad nustatytumėte rėmimo ir išlaidų mažinimo veiksmus.
Nesugebėjimas įgyvendinti parko ambicijų, jei operatoriai nenori investuoti į nulinės taršos autobusus.	DfT subsidijos gali ir toliau būti teikiamos („ZEBRA“ finansavimas). Priešingu atveju Jungtinės veiklos institucija gali tekti rasti būdų, kaip paskatinti operatorius investuoti į netaišius autobusus.
Kainų ir bilietų platinimo ambicijų nepristatymas dėl sunkumų derantis su operatoriais dėl kainodaros ir kelių operatorių bilietų asortimento.	Pasinaudokite turimomis galiomis, kad pasiektumėte kelių operatorių bilietų asortimentą.
Kembridžšyro ir Piterboro autobusų strategijoje (angl. Cambridgeshire and Peterborough Bus Strategy) išdėstytų ambicijų dėl geresnių autobusų paslaugų nepasiekimo rizika reputacijai.	Palaikykite nuolatinį bendradarbiavimą su klientais, kad užtikrintumėte, jog paslaugos ir toliau atitiktų jų poreikius.

²⁹ Remiantis operatorių pateiktais duomenimis

	Dirbkite su operatoriais, kad pagerintumėte autobusų paslaugas, kad mažais žingsneliais pasiektumėte bendrą siekį.
Rinkos susidomėjimo remiamų paslaugų teikimu stoka.	Nuolatinis bendradarbiavimas su rinka, siekiant suprasti interesus ir atitinkamai sudaryti projektavimo sutartis.
Paslaugų sutrikimas dėl nuolatinio nestabilumo rinkoje ir dėl to pasikeitusių paslaugų arba operatorių pasitraukimo iš rinkos.	Nuolatinis dialogas su operatoriais. Jungtinės veiklos institucija parengti nenumatytų atvejų planus, kad būtų galima susidoroti su visais dėl to atsiradusiais sutrikimais.

7.153 7-14 pateikia apibendrintą esamų autobusų susitarimų įvertinimą, atsižvelgiant į Jungtinės veiklos institucijos komercinius tikslus. Raudona spalva reiškia, kad tikslo pasiekti neįmanoma; geltona spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas, nors ir su tam tikrais iššūkiais; o žalia spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas.

7-14 lentelė: Vertinimas pagal dabartinius komercinius tikslus

Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
Viešojo sektoriaus įtaka	<p>Dabartinėmis sąlygomis būtų neįmanoma pasiekti numatyto ambicingo esminio pokyčio.</p> <p>Pagal dabartinę tvarką, įsikišimas į komercinių autobusų rinką vyksta derybų keliu ir gali pareikalauti kompromiso.</p> <p>Operatoriai vengia rizikos ir mažai tikėtina, kad imsis intervencijų be kompensacijos.</p> <p>Dauguma intervencijų vykdomos savanoriškai, todėl kai kurie operatoriai gali nedalyvauti.</p> <p>Operatorių ambicijos ne visada sutampa su viešojo sektoriaus ambicijomis.</p> <p>Viešojo sektoriaus finansinės paramos autobusų paslaugoms reikalavimas nuo pandemijos rodo, koks mažas komercinis gyvybingumas rinkoje. Viešasis sektorius prisiėmė didesnę riziką nei anksčiau, tačiau neįgijo didesnės tinklo kontrolės.</p>	
Geriausia kaina	<p>Operatoriai gali nuspręsti nustoti teikti paslaugas arba jas sumažinti, o tai gali padidinti spaudimą viešojo sektoriaus biudžetams, kad jie galėtų teikti daugiau palaikomų paslaugų.</p> <p>Pakeitimo paslaugų konkursai gali būti reaktyvūs, su nedidelėmis galimybėmis koordinuotai planuoti iš anksto, dėl to prarandama masto ekonomija arba galimybė gauti naudos iš operatorių savo pasiūlymuose.</p> <p>Jungtinės veiklos institucijos biudžetas yra orientuotas tik į remiamas autobusų paslaugas, o ne į bendrą tinklo optimizavimą.</p>	
Konkurencija tarp autobusų operatorių	<p>Nereguliuojamas modelis grindžiamas komercine konkurencija keleiviams gatvėje. Tačiau tokios konkurencijos nėra. Tokiu būdu nėra daug paskatų konkuruoti, ypač su vieno operatoriaus dominavimu rinkoje.</p>	

Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
	Palaikomoms paslaugoms būdinga tam tikra konkurencija.	
Tinkamas rizikos paskirstymas	Operatoriai gali nutraukti paslaugų teikimą, kai jos nebėra komerciškai perspektyvios. Atsakydama Jungtinės veiklos institucija apsvarstys, ar atkurti šias paslaugas, jei turės pakankamą finansavimą. Lėšų naudojimas šioms paslaugoms gali reikšti, kad kitos paslaugos nebegali būti finansuojamos. Viešojo sektoriaus finansinės paramos autobusų paslaugoms reikalavimas nuo COVID-19 pandemijos rodo, koks mažas komercinis gyvybingumas rinkoje. Viešasis sektorius prisiėmė didesnę riziką nei anksčiau, tačiau neįgijo didesnės tinklo kontrolės.	
Atkūrimas ir lankstumas	Mechanizmai, sukurti siekiant padėti autobusų sektoriui atsigauti po COVID-19 pandemijos, nepadėjo atkurti pasitikėjimo šiuo sektoriumi. Jie buvo palyginti trumpalaikiai ir vis dar nesuteikė sutartinių įsipareigojimų operatoriams; Jungtinės veiklos institucija neturėjo didesnės kontrolės dėl tinklo formos ar veiksmų, kurių ėmėsi operatoriai.	

7.154 Remiantis minėtu vertinimu, dabartinė tvarka nėra tinkama įgyvendinti Jungtinės veiklos institucijos ambicingus planus pertvarkyti autobusų tinklą, iš esmės dėl to, kad institucija neturi pakankamos įtakos ar kontrolės ir būtinybės derėtis dėl bet kokių iniciatyvų įvedimo. Be to, dabartinė rinka siūlo ribotą konkurenciją, o tai reiškia, kad nėra tikrumo, kad Jungtinės veiklos institucija gali pasiekti kainos ir kokybės santykį vykdydama bet kokias intervencijas.

Galimas franšizavimas

7.155 Perėjimas prie franšizės principu veikiančio autobusų tinklo reiškia reikšmingą pokytį, o Jungtinės veiklos institucija turi galimybę daryti didelę įtaką visais autobusų tinklo projektavimo ir paslaugų teikimo aspektais.

7.156 Numatytas Franšizės modelis skiriasi nuo to, kuris yra Londone ar neseniai pristatytas Mančesteryje. Užuoat kontroliavusi ir valdžiusi visus aspektus ir prisiėmusi visą riziką, Jungtinė veiklos institucija stengsis dalytis atsakomybe ir rizika su operatoriais, bendradarbiaudama, kad apibrėžtų ir parengtų nuostatas ir paskatintų operatorius padidinti naudojimąsi ir gauti naudos iš didėjančių pajamų. Šis požiūris panašus į kitur, pavyzdžiui, Nyderlanduose ar Džersyje, randamus franšizės modelius ir labiau atitinka Kembridžšyro ir Piterboro poreikius.

7.157 Numatoma, kad franšizės schema apims visą teritoriją, esančią Jungtinės veiklos institucijos ribose. Tai užtikrins paslaugų teikimo nuoseklumą visoje teritorijoje, taip pat stabilumą ir galimybę reklamuoti tinklą kaip vieną subjektą ar prekės ženklą. Gebėjimas planuoti ir valdyti paslaugas visoje vietovėje maksimaliai padidins paslaugų integravimo galimybes per tvarkaraštinių ryšių susietas jungtis ir mainus, taip pat visoje vietovėje taikomas išsamias kainas ir bilietų pardavimo produktus.

7.158 Visoms vietinėms autobusų paslaugoms, teikiama tik Kembridžšyre ir Piterbore, bus taikoma franšizės schema, išskyrus kelias išimtis:

- Mokyklos ar darbininkai užregistravo vietines autobusų paslaugas, kurios šiuo metu neatitinka autobusų paslaugų operatoriaus dotacijos reikalavimų.
- Paslaugos teikiamos pagal 1985 m. Transporto įstatymo 22 skirsnį.
- Turistinės ekskursijos.
- Paslaugos, kurias visiškai finansuoja ir organizuoja trečioji šalis, pvz., universaliosios paslaugos, teikiamos pagal sutartį su Kembridžo universitetu.

7.159 Kalbant apie tarpvalstybines paslaugas, į schemą **nebus** įtraukta ir galės veikti pagal paslaugų leidimus:

- Paslaugos, teikiamos pagal sutartį kaimyninėms vietos transporto institucijoms.
- Paslaugos, kurių daugiau nei 90% jų registruotos ridos yra gretimoje teritorijoje.
- Komercinės paslaugos, daugiausia teikiamos rinkose už Kembridžšyro ir Piterboro rajonų ribų.

7.160 Paslaugos, kurios daugiausia teikiamos Kembridžšyre ir Piterbore, tačiau ribojasi su kaimyninėmis valdžios institucijomis, tokiomis kaip Newmarket, Haverhill ir Saffron Walden, bus įtrauktos į franšizės schemą ir jas valdys Jungtinės veiklos institucija, bendradarbiaudama su atitinkama kaimynine valdžios institucija.

L9 klausimas.

Ar turite pastabų dėl Franšizės schemos projekto, apimančio visą Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinės veiklos institucijos teritoriją, įskaitant visas autobusų paslaugas, išskyrus tas, kurioms taikoma išimtis.

7.161 Jungtinės veiklos institucija numato turėti autobusų tinklą, kurį teikia keli autobusų operatoriai. Jis mano, kad visų dydžių operatoriams, įskaitant mažąsias ir vidutines įmones, turėtų būti sudarytos galimybės. Siekiama skatinti konkurenciją dėl sutarčių, išlaikant gyvybingą rinką su sutarčių galimybėmis, nustatytomis išskirstytoje įvedimo ir užbaigimo programoje.

7.162 Jungtinės veiklos institucija užtikrins, kad liktų galimybių esamiems veiklos vykdytojams regione, taip pat skatins veiklos vykdytojus iš išorės. Franšizės metodas suteiks stabilią aplinką, kurioje operatoriai gali planuoti ir valdyti savo verslą, žinodami, kad turi saugų darbą pakankamai ilgą laiką.

7.163 Siekiant atverti rinką didesnei konkurencijai, padėti naujiems rinkos dalyviams ir paskatinti mažus ir vidutinius operatorius teikti pasiūlymus, paslaugos bus įtrauktos į keletą geografiškai pagrįstų paketų, kurių reikalavimai svyruoja nuo 1 iki maždaug 60 autobusų. Tai suteiks tam tikrą pusiausvyrą ne tik gebėjime pasiekti masto ekonomiją, bet ir tam tikrą rinkos lankstumą.

7.164 Didesni operatoriai galės įtraukti subrangovus į savo pasiūlymus, kai tinkama, eksploatuoti tam tikrus paslaugų elementus.

7.165 Didesni paslaugų paketai bus teikiami Kembridžo ir Piterboro rajonuose, taip pat Kembridžo autobusų stotyje. Miesto paketai greičiausiai apims įvairių rūšių paslaugas (miesto, kaimo ir park & ride), kurios leis autobusus pakopomis perkelti iš vieno paslaugų tipo į kitą, o tai reiškia, kad skirtingo amžiaus transporto priemonės gali būti naudojamos skirtingoms paslaugoms ar paslaugų grupėms pagal sutartį. Didžiausias autobusų amžius bus nurodytas kiekvienai paslaugai konkrečiomis etapų datomis.

- 7.166 Pagrįstas kitų paslaugų skaičius bus įtrauktas į mažesnius paketus, įskaitant vieno maršruto sutartis, su reikalavimais nuo 1 iki 10 transporto priemonių. Atsižvelgiant į skirtingą į paklausą reaguojančių paslaugų pobūdį, jos bus pakuojamos atskirai nuo fiksuoto maršruto paslaugų.
- 7.167 Be to, kad galės teikti pasiūlymus dėl didesnių paslaugų paketų, didesni operatoriai galės teikti pasiūlymus dėl mažesnių paketų, nes paslaugos gali sąveikauti arba derėti su platesnėmis operacijomis ir užtikrinti masto ekonomiją. Tačiau bus ribojamas mažesnių sutarčių, sudaromų su vienu ūkio subjektu, ir mažesnių sutarčių, sudaromų su dideliais ūkio subjektais, skaičius, siekiant užtikrinti, kad ir toliau būtų galimybių mažiems ir vidutiniams ūkio subjektams.
- 7.168 Franšizės susitarimai bus laipsniškai įgyvendinami per 2 metų laikotarpį, suteikiant dvi atskiras galimybes operatoriams dalyvauti konkurse. Pirmasis viešasis pirkimas apims Didžiojo Kembridžo kelionių į darbą zoną; antrasis - likusią Šiaurės Kembridžšyro ir Piterboro zoną. Sudarius sutartis, bus numatytas ne trumpesnis kaip 8 mėnesių mobilizavimo laikotarpis, per kurį veiklos vykdytojai turės laiko tinkamai susitarti dėl sutartyje numatytų paslaugų teikimo pradžios ir, jei reikia, perėjimo nuo ankstesnės nereguliuojamos aplinkos. Pirmąsias paslaugas, teikiamas pagal franšizės sutartis, siūloma pradėti teikti 2027 m. rugsėjį.

L10 klausimas

Ar turite pastabų dėl siūlomo franšizuotų autobusų paslaugų įvedimo tvarkaraščio?

- 7.169 Jungtinės veiklos institucija nori skatinti tinklo stabilumą ir operatorių saugumą, kad jie galėtų investuoti į paslaugas ir būtų skatinami kurti paslaugas bei didinti keleivių skaičių. Tai ypač aktualu atsižvelgiant į tai, kad operatoriai nori būti atsakingi už savo autobusų parkų pirkimą ar nuomą. Todėl numatoma, kad sutartys iš pradžių bus sudaromos ne ilgesniam kaip 7 ar 8 metų laikotarpiui, kurį, remiantis gerais paslaugų teikimo rezultatais, bus galima pratęsti dar vieneriems ar dvejiems metams.

L11 klausimas

Ar turite pastabų dėl siūlomos 7 ar 8 metų franšizės sutarčių trukmės?

- 7.170 Į kiekvieną didesnę sutartį bus įtrauktas reikalavimas dėl skirtingų senų transporto priemonių derinio, įskaitant reikalavimą, kad kai kurios būtų pakeistos naujomis, nustatant konkrečius etapus per visą sutarties laikotarpį. Tai padės išlaikyti subalansuotą automobilių parko amžiaus profilį ir išplėsti investavimo reikalavimus operatoriams.

L12 klausimas

Ar turite pastabų dėl to, kaip Jungtinė veiklos institucija vertintų pirkimo sutartis, įskaitant paslaugų pakavimą į sutarčių dalis, pagal siūlomą Franšizės schemą, kaip nurodyta Komercinio dokumento 7.161-7.170 punktuose?

L13 klausimas

Ar manote, kad siūlomas franšizės įvedimo būdas atsižvelgia į mažų ir vidutinių autobusų operatorių poreikius, pavyzdžiui, suteikiant tinkamas sutarties galimybes?

- 7.171 Bus siekiama suskirstyti sutarčių peržiūras ir viešuosius pirkimus, paskirstyti darbo krūvį Jungtinės veiklos institucijos darbuotojams ir administracijai, dalyvaujančiai viešųjų pirkimų procedūrose. Taip pat reikės atsižvelgti į metines visų paslaugų apžvalgas.

- 7.172 Tikėtina, kad sutarties galiojimo laikotarpiu reikės atlikti paslaugų pakeitimus. Todėl sutartyse bus numatytas tam tikras lankstumas, kad būtų galima pritaikyti maršruto, tvarkaraščio ar kitų paslaugų ypatybių pakeitimus. To gali prireikti reaguojant į naujos plėtros sritis, kintančią paklausą ir pajamas arba siekiant palengvinti mainus su kitomis paslaugomis. Dėl bet kokių reikšmingų paslaugų pakeitimų įpusėjus sutarčiai bus susitarta taikant nustatytas procedūras ir valdymo tvarką, taikant oficialų sutarčių keitimo mechanizmą. Prireikus dėl pakeitimų taip pat gali tekti konsultuotis su visuomene ir (arba) suinteresuotosiomis šalimis.
- 7.173 Nedideli sutarčių pakeitimai bus nagrinėjami remiantis pradinio pirkimo proceso ir paslaugų specifikacijos dalimi (pvz., išlaidų pasikeitimas dėl reikšmingo eksploatavimo laiko ar transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų pokyčio). Atsižvelgiant į infliaciją, sutartyse bus numatytas integruotas metinis kainų padidėjimas.
- 7.174 Bet kokiam reikšmingam viso autobusų parko augimui, reikalingam autobusų tinklui pagerinti, reikės papildomų autobusų parko pajėgumų visoje teritorijoje. Siekdama suteikti galimybę stipriai konkurencijai, Jungtinės veiklos institucija suteiks sandėlio patalpas trims pagrindinėms dalims, kurios bus išnuomos (2 Kembridže, 1 Piterbore). Patalpos gali būti bendros skirtingiems operatoriams. Jungtinės veiklos institucija nesuteiks sandėlio patalpų mažesnėms partijoms.
- 7.175 Visi Jungtinės veiklos institucijos teikiami sandėliai papildys autobusų operatoriams priklausančius ir (arba) jų naudojamus sandėlius. Neketinama priverstinai pirkti esamų sandėlių iš operatorių.

L14 klausimas

Ar turite pastabų dėl požiūrio į autobusų stovėjimo aikšteles pagal franšizę?

- 7.176 Jungtinės veiklos institucija sieks visoje zonoje naudojamų transporto priemonių dizaino ir išvaizdos nuoseklumo, kad keleiviai galėtų patirti panašų kokybės ir komforto lygį, nepriklausomai nuo operatoriaus. Tai gali apimti spalvų schemas ar dizaino ypatybes, būdingas Kembridžšyru ir Piterborui.
- 7.177 Operatoriai galės išlaikyti savo transporto priemonių parkų kontrolę ir nuosavybę, kad galėtų juos teikti pagal savo standartinę transporto priemonių parko pirkimo politiką ir reikalavimus. Be to, pasibaigus sutartims arba sutarties galiojimo laikotarpiu prireikus pakeitus transporto priemones, jie galės jas perkelti kitur.
- 7.178 Todėl operatoriai galės patys nuspręsti, kokias transporto priemones pirkti (jei atitiks Jungtinės veiklos institucijos nustatytas specifikacijas), ir toliau bus atsakingi už visus veiklos aspektus. Jungtinės veiklos institucija nenumato dalyvauti valdant automobilių parką, diegiant transporto priemones ir atliekant jų techninę priežiūrą.
- 7.179 Jungtinės veiklos institucija pageidauja, kad būtų padaryta didelė pažanga kuriant netaršių transporto priemonių parką. Todėl tikėtina, kad tokių transporto priemonių tiekimas bus įtrauktas į sutarties specifikacijas.
- 7.180 Vieno tinklo tapatybė ir prekės ženklas bus priimti kaip franšizės tinklo dalis. Jungtinės veiklos institucija sutarties specifikacijose pateiks prekės ženklo gaires ir transporto priemones

dažymo reikalavimus, o operatoriai turės į savo pasiūlymus įtraukti išsamią informaciją apie tai, kaip jie bus įtraukti į savo transporto priemones.

- 7.181 Sutartys bus struktūrizuotos ir nurodytos taip, kad operatoriai galėtų dislokuoti mišraus amžiaus laivynus, išvengiant pernelyg didelių investicijų sutarties pradžioje. Todėl daugumą transporto priemonių bus galima toliau dislokuoti teritorijoje laikotarpiu po franšizės pradžios. Sutarčių pirkimo terminai leis nustatyti ilgus įvadininius arba mobilizacijos laikotarpius transporto priemonėms įsigyti.
- 7.182 Pasibaigus franšizės laikotarpiams, operatoriai galės laisvai daryti su transporto priemonėmis, kaip jiems patinka, įskaitant jų perkėlimą kitur, įskaitant kitą sutartį Kembridžsyre ir Piterbore, arba jų pardavimą kitam atvykstančiam operatoriui.
- 7.183 Tam tikrais atvejais, kai kompetentinga institucija nori išbandyti naujas technologijas ar degalus arba skatinti naudoti naujesnes transporto priemones, ji gali pati įsigyti transporto priemonių ir suteikti jas operatoriams, kad jie galėtų naudotis paslaugomis. Tokiais atvejais transporto priemonės liks Jungtinės veiklos institucijos nuosavybė ir bus jai grąžintos pasibaigus sutarties laikotarpiui.
- 7.184 Tikimasi, kad operatoriai bus atsakingi už bet kokią transporto priemonių įrangą, kuri vėl turės atitikti Jungtinės veiklos institucijos nustatytas paslaugų specifikacijas. Tai apims bilietų automatų ir kitą susijusią įrangą, pvz., bakstelėjamus kortelių skaitytuvus, priklausomai nuo viso tinklo bilietų pardavimo ir kainų struktūros, kuri bus nurodyta. Reikalavimas bus, kad vieno operatoriaus išduotus bilietus perskaitytų ir pripažintų bet kuris kitas operatorius.
- 7.185 Tikimasi, kad visuose autobusuose bus įrengta:
- Vaizdo stebėjimo kameros (tiek vidinės, tiek išorinės)
 - Automatinis transporto priemonės vietos nustatymas ir galimybė tiekti reikiamus informacijos srautus realiuoju laiku
 - Tiesioginio bendravimo su vairuotoju forma
 - Autobuse esantys garso ir vaizdo pranešimai
 - USB įkrovimo taškai visose sėdynėse
 - Vairuotojo ir transporto priemonės stebėjimo įranga (skatinti gerus vairavimo standartus ir taupų vairavimą).

L15 klausimas

Ar turite pastabų apie tai, kad operatoriai lieka atsakingi už autobusus ir autobusų įrangą pagal franšizę ir būsimus viešuosius pirkimus?

- 7.186 Numatoma, kad franšizės modelis sukurs bendradarbiavimo ar partnerystės metodą tarp Jungtinės veiklos institucijos, operatorių ir kitų suinteresuotųjų šalių, pagal kurį bus pripažįstamos ir remiamos kiekvieno stipriosios pusės. Todėl, kol Jungtinės veiklos institucija perims tinklo nuosavybę, jis bus kuriamas, planuojamas ir plėtojamas kartu su operatoriais.
- 7.187 Pripažįstant operatorių kompetenciją valdyti kasdienį autobusų ir vairuotojų naudojimą teikiant vietines autobusų paslaugas, ketinama, kad jiems turėtų būti palikta tam tikra laisvė tai daryti toliau, įskaitant galimybę bendradarbiaujant su Jungtinės veiklos institucija priimti sprendimus dėl transporto priemonių ir įrangos tipų ir laisvės tam tikru mastu kurti paslaugas.

Kiekvienais metais operatoriai turės galimybę pateikti siūlomus paslaugų specifikacijos pakeitimus, kurie bus svarstomi ir aptariami su Jungtinės veiklos institucija kaip metinės peržiūros proceso dalis.

- 7.188 Atsižvelgiant į bendros atsakomybės modelį, skirtingos šalys taip pat dalysis rizika. Iš pradžių numatyta, kad Jungtinės veiklos institucija išlaikys visas pajamas, tuo pačiu skatindama didinti globą. Jungtinės veiklos institucija nustatys visas kainas ir apibrėš, kokie bilietų pardavimo produktai turi būti prieinami. Siekiama, kad kainos būtų paprastos ir būtų minimalus skirtingų bilietų pardavimo produktų skaičius. Bilietus bus galima naudoti visame tinkle, nepriklausomai nuo operatoriaus.
- 7.189 Operatoriai negalės vienašališkai siūlyti savo individualių produktų, nebent dėl to būtų susitarta su Jungtinės veiklos institucija vykdant kokią nors trumpalaikę specialią konkrečios paslaugos ar potinklio reklamos ar rinkodaros kampaniją, kuria siekiama skatinti režimo keitimą arba skatinti naudojimąsi per sutartą laikotarpį.
- 7.190 Pirmajame pirkimo pagal franšizės modelį etape gali būti riboti turimi duomenys, nes paslaugų specifikacijos gali skirtis nuo dabartinių ir gali būti nurodytos kai kurios visiškai naujos paslaugos. Todėl šios paslaugos bus teikiamos tik sąnaudų pagrindu, sudarant sąlygas rinkti duomenis būsiamiems konkursams, kuriuose sutartys gali būti teikiamos tiek sąnaudų, tiek subsidijų pagrindu ir sudaromos taip, kaip tai būtų naudingiausia Jungtinės veiklos institucijai.
- 7.191 Siekdama sistemos vienodumo ir matomumo bei nuoseklių paslaugų standartų, Jungtinės veiklos institucija bus atsakinga už autobusų stotelių ir kitos keleivių laukimo infrastruktūros teikimą ir priežiūrą. Ji taip pat koordinuos ir valdys informacijos teikimą visose žiniasklaidos priemonėse. Operatoriai bus skatinami tai papildyti kita papildoma rinkodaros veikla.
- 7.192 Perėjus prie franšizės, paslaugas gali perimti nauji operatoriai. Tokiais atvejais darbuotojams gali tekti pereiti iš vieno operatoriaus pas kitą pagal 2006 m. Įmonių perdavimo (darbo apsaugos) taisykles (TUPE). Jungtinės veiklos institucija su esamais autobusų operatoriais ir vietos darbuotojų atstovais susitars dėl kriterijų, kurie turi būti taikomi nustatant, kurie darbuotojai iš esmės yra susiję su atitinkamomis vietos paslaugomis ir todėl gali būti potencialiai perkelti.

L16 klausimas

Jei siūloma Franšizės schema būtų įgyvendinta, gali būti, kad kai kurie operatoriaus darbuotojai gali būti perduoti kitam operatoriui arba (galimai) Jungtinei veiklos institucijai. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

- 7.193 Įgyvendinus franšizę, bus svarbu pasikonsultuoti, kaip gerai veikia Sistema. Per 24 mėnesius nuo pirmųjų sutarčių sudarymo Jungtinės veiklos institucija šiuo tikslu pradės pirmines suinteresuotųjų šalių ir suinteresuotųjų šalių konsultacijas. Nuo to laiko ji tai periodiškai kartos. Atsiliepimai į konsultacijas bus naudojami peržiūrint, kaip veikia franšizės schema.

L17 klausimas

Ar turite pastabų dėl siūlomo požiūrio konsultuotis dėl to, kaip veikia franšizė?

- 7.194 7-15 apibendrina siūlomas pareigas pagal franšizę.

7-15 lentelė: Franšizės įsipareigojimai

CPCA	Operatoriai
Tinklo planavimas ir pirkimas.	Pasiūlymai teikti paslaugas, teikti idėjas ir paslaugų patobulinimus atsižvelgiant į specifikaciją.
Nurodykite paslaugų reikalavimus, tvarkaraščius ir kokybės standartus.	Paslaugų specifikacijas atitinkančių transporto priemonių ir įrangos tiekimas.
Apibrėžkite paslaugų numerius ir nuoseklų maršruto prekės ženklą.	Paslaugų projektavimas pagal specifikacijoje nurodytus Jungtinės veiklos institucijos parametrus.
Nustatykite kainas ir apibrėžkite bilietų pardavimo produktus. Remiantis sąnaudomis pagrįstomis sutartimis, atsakingas už pajamas iš kainų ir pajamų apsaugą. Jokios atsakomybės už pajamas iš subsidijomis grindžiamų sutarčių.	Pagal subsidijomis pagrįstas sutartis, atsakingas už kainų surinkimą ir pajamų išlaikymą. Remiantis sąnaudomis pagrįstomis sutartimis, atsakingas už kainų surinkimą ir šių pajamų pervedimą II.
Įrengti ir prižiūrėti autobusų stotis, autobusų stoteles ir keleivių laukimo infrastruktūrą.	Naudokite infrastruktūrą taip, kaip nurodyta.
Prižiūrėkite viso tinklo tapatybę, prekės ženklą ir reklamą.	Transporto priemonių diegimas, įskaitant visus reikalavimus, susijusius su apdaila, tapatybe ir prekės ženklų.
Tvarkyti, teikti ir prižiūrėti išsamią informaciją (žiniatinklyje, popieriuje, sustojimo vietoje, realiuoju laiku). Rinkodara ir tinklo naudojimo skatinimas su operatoriais.	Reklamuokite tinklą ir skatinkite jo naudojimą pasitelkdami patvirtintas iniciatyvas, dėl kurių susitarta su Jungtinės veiklos institucija.
Stebėkite paslaugos našumą.	Stebėti ir pranešti apie paslaugos atlikimą.
Peržiūrėti ir plėtoti paslaugas bendradarbiaujant.	Peržiūrėti ir plėtoti paslaugas bendradarbiaujant.

L18 klausimas

Ar turite pastabų dėl rizikos ir atsakomybės pasidalijimo tarp Jungtinės veiklos institucijos ir autobusų operatorių?

Franšizė – komerciniai sumetimai

7.195 Su franšizavimu susijusi įvairi komercinė rizika. Jie išdėstyti kartu su veiksmais 7-16, kurių gali imtis Jungtinės veiklos institucija, kad juos sušvelnintų.

7-16 lentelė: Komercinė franšizės rizika

Komercinė franšizės rizika	
Rizika	Švelninimas
Operatoriai keičia, mažina arba atšaukia paslaugas pagreitinu tempu iki franšizės.	<p>Manoma, kad dabartiniai operatoriai norėtų išlaikyti veiklą regione, kad galėtų teikti franšizės paslaugas. Todėl tikimasi, kad jie ir toliau dislokuos savo turtą komercinėms paslaugoms, kol bus įdiegtos franšizės paslaugos.</p> <p>Jei paslaugos bus atšauktos, CPCA pakvies kitus operatorius įvesti laikinas pakeitimo paslaugas arba, jei reikia, sudaryti trumpalaikes paslaugų sutartis.</p>
Jungtinės veiklos institucija neturi pakankamai išteklių ar galimybių sėkmingai įgyvendinti franšizę.	<p>Jungtinės veiklos institucija rengia savo vidinį išteklių ir įgyvendinimo planą ir pradėjo savo vidinės komandos plėtrą, kad padidintų pajėgumus ir pajėgumus.</p> <p>Institucija taip pat yra nustačiusi specialios išorinės pagalbos teikimo tvarką.</p>
Konsultacijų metu operatoriai priešinasi siūlomoms franšizės sąlygoms.	<p>Reguliarus bendradarbiavimas su esamais autobusų operatoriais per Autobusų operatorių forumą juos informavo apie klausimus, susijusius su galimu franšizavimu, ir suteikė galimybę pateikti pastabas.</p> <p>Franšizės sprendimai ir pažanga atitinka 2017 m. Autobusų paslaugų įstatyme nustatytus reikalavimus.</p>
Jungtinės veiklos institucijos reputacijos rizika, atsirandanti dėl franšizės įgyvendinimo ar metodo problemų ir vėlavimo.	<p>Užtikrinti, kad būtų parengti išsamūs įgyvendinimo planai ir turima pakankamai išteklių bei pajėgumų, kad būtų užtikrintas įgyvendinimas pagal programą.</p> <p>Užtikrinkite gerą bendravimą visą laiką, kad gerai suprastumėte, kas vyksta, ir būtų valdomi lūkesčiai.</p>
Rinkos susidomėjimo franšizės paslaugų teikimu stoka.	<p>Nuolatinis bendradarbiavimas su rinka, siekiant suprasti interesus ir atitinkamai sudaryti projektavimo sutartis.</p> <p>Projektavimo sutartys, kad jos būtų patrauklios visų dydžių operatoriams, tiek esamiems, tiek šiuo metu toje teritorijoje nevykdantiems veiklos.</p>
Rizika, kad Jungtinės veiklos institucija nepasieks konkurencingos franšizės rinkos, dėl kurios padidės franšizės pasiūlymų kainos iš mažiau operatorių, todėl negali būti sudarytos visos sutartys.	<p>Projektavimo sutartys, kad jos būtų patrauklios visų dydžių operatoriams, tiek esamiems, tiek šiuo metu toje teritorijoje nevykdantiems veiklos.</p> <p>Jei kainos bus didesnės nei tikėtasi, Jungtinės veiklos institucija apsvarstys galimybę teikti papildomas finansavimą mažinančias paslaugas (taip pat, kaip tai daroma pagal dabartinius susitarimus).</p>
Smulkūs ir vidutiniai operatoriai nerodo susidomėjimo franšizėmis.	<p>Bendradarbiauti su ūkio subjektais prieš pirkimą, suprasti smulkiųjų ir vidutinių ūkio subjektų poreikius ir išryškinti jiems teikiamas galimybes.</p> <p>Projektavimo sutartys, kad jos būtų patrauklios visų dydžių operatoriams, tiek esamiems, tiek šiuo metu toje teritorijoje nevykdantiems veiklos.</p>

7.196 7-17 pateikia apibendrintą autobusų nuomos pagal franšizę įvertinimą, atsižvelgiant į Jungtinės veiklos institucijos komercinius tikslus. Raudona spalva reiškia, kad tikslo pasiekti neįmanoma; geltona spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas, nors ir su tam tikrais iššūkiais; o žalia spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas.

7-17 lentelė: Komercinių tikslų pasiekimas

Komercinių tikslų pasiekimas teikiant autobusų paslaugas pagal franšizę		
Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
Viešojo sektoriaus įtaka	<p>Jungtinės veiklos institucija gali kontroliuoti visos franšizės schemos struktūrą, kad padėtų pasiekti numatytus rezultatus.</p> <p>Jungtinės veiklos institucija galės planuoti, projektuoti ir įgyvendinti autobusų tinklą, atitinkantį jos politikos tikslus ir atspindintį gyventojų poreikius bei norus, įskaitant paslaugų maršrutus ir tvarkaraščius, paslaugų koordinavimą ir jungtis, bilietų kainas ir bilietų pardavimą bei automobilių parko reikalavimus.</p> <p>Jungtinės veiklos institucija turės didesnę įtaką viešųjų lėšų, skirtų autobusų paslaugoms, panaudojimo rezultatams, užtikrinant geresnę paslaugų kokybę.</p> <p>Franšizės sutartys bus pakankamai lanksčios, kad būtų galima palengvinti būtinus paslaugų pakeitimus sutarties galiojimo laikotarpiu.</p>	
Geriausia kaina	<p>Jungtinės veiklos institucija galės kartu valdyti pelningas paslaugas ir tas, kurioms reikia pagalbos.</p> <p>Sutarčių paketai pasieks geriausią vertę per veiksmingą kryžminį paslaugų subsidijavimą, padedantį įperkamumui.</p> <p>Iniciatyvus rinkos valdymas, o ne dabartinis reaktyvus požiūris.</p> <p>Jungtinės veiklos institucija galės investuoti į turtą (pvz., sandėlius), kuris ilgainiui gali sukurti vertę viešajam sektoriui, o ne prisidėti prie komercinės maržos.</p>	
Konkurencija tarp autobusų operatorių	<p>Konkurencija bus perkelta iš gatvės (kurios šiuo metu nėra) į konkurenciją dėl sutarčių, o tai labiau tikėtina, kad pritrauks operatorių susidomėjimą.</p> <p>Sutartys, skirtos pritraukti skirtingų dydžių operatorių susidomėjimą, taip pat tų, kurie jau veikia toje vietovėje, ir tų, kurie to nedaro.</p>	
Tinkamas rizikos paskirstymas	<p>Franšizė gali padėti geriau paskirstyti atsakomybę ir riziką tiems, kurie geriausiai gali ją valdyti.</p> <p>Nors Jungtinės veiklos institucija prisiims didesnę pajamų riziką, nes greičiausiai sudarys daugiau minimalių išlaidų sutarčių, kita rizika (transporto priemonių, įrangos ir sandėlių tiekimas) liks operatoriams.</p> <p>Franšizės metodas palengvins didesnę atsakomybę ir rizikos pasidalijimą nei kitose franšizės zonose.</p>	

Komerčių tikslų pasiekimas teikiant autobusų paslaugas pagal franšizę		
Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
	Apskritai tinklas bus stabilus, suteiks pagrindą augimui ir sumažins tam tikrą riziką, susijusią su nestabilumu ir nuosmukiu (kaip šiuo metu).	
Įgyvendinimo paprastumas	Norint pasirengti ir įgyvendinti franšizę, įskaitant pirkimų ir sutarčių valdymą, paruošti rinką, kad būtų užtikrinta pakankama konkurencija, ir sukurti vidaus įgūdžius ir išteklius tinklui valdyti ir prižiūrėti, reikia daug išteklių ir pajėgumų. Gebėjimas laikytis holistinio ir visapusiško požiūrio palengvina tikslų įgyvendinimą ir pasiekimą.	
Atkūrimas ir lankstumas	Franšizės sutartys gali būti sudaromos pakankamai lanksčiai, kad būtų lengviau keisti paslaugas ir pertvarkyti tinklą rinkos sukrėtimo atveju. Pokyčių galimybė sutarties metu gali lemti didesnes sutarties kainas. Įvykus rinkos sukrėtimui, Jungtinės veiklos institucija turėtų didelę atsakomybę koordinuoti ir valdyti atsaką, palaikyti ryšius su operatoriais ir prašyti vyriausybės paramos.	

7.197 Palyginti su dabartine tvarka, siūloma franšizės galimybė suteiktų Jungtinės veiklos institucijai galimybę geriau kontroliuoti autobusų tinklo rezultatus ir įgyvendinti savo siekius sukurti gerokai patobulintą, visapusišką ir koordinuotą autobusų tinklą.

7.198 Akivaizdu, kad franšizei reikės didelių išteklių, kad būtų galima valdyti komercinę riziką ir pasiekti savo komercinius tikslus. Tačiau pirmiau pateiktas vertinimas rodo, kaip Jungtinės veiklos institucija yra įsipareigojusi valdyti šią riziką ir siekti komercinių tikslų.

L19 klausimas

Ar turite pastabų dėl pirmiau minėto vertinimo, kaip Franšizė leistų Jungtinei veiklos institucijai valdyti autobusų tinklą ir pasiekti jo komercinius tikslus?

Potenciali išplėstinė partnerystė

7.199 2021 m. kovo mėn. paskelbus Nacionalinę autobusų strategiją, visose vietos valdžios institucijų teritorijose turėtų būti įvesta išplėstinė partnerystė (IP) arba autobusų Franšizė. Kadangi Jungtinės veiklos institucija buvo paskelbusi pranešimą apie ketinimą įvertinti franšizės schemą ir aktyviai siekė šio modelio priėmimo, nereikėjo įsteigti IP. Todėl autobusai ir toliau veikia nereguliuojamoje aplinkoje, kaip nurodyta anksčiau šiame Komerciniame dokumente.

7.200 Akivaizdu, kad jei franšizė nebūtų įdiegta, Jungtinės veiklos institucija kartu su autobusų operatoriais parengtų IP planą ir schemą. Plane atsispindėtų BSIP išdėstyta politika ir užmojai, o schemoje būtų išdėstyti vietos valdžios institucijų įsipareigojimai teikti įrenginius ir priemones, taip pat autobusų operatoriams keliami paslaugų teikimo reikalavimai. Atsižvelgiant į Kembridžšyro ir Piterboro autobusų ambicijų lygį, IP būtų ambicingas. Todėl šiame skyriuje nagrinėjami tokios ambicingos IP schemos komerciniai parametrai.

- 7.201 IP yra susitarimas tarp vietinės transporto institucijos (ir, jei reikia, kitų institucijų) ir vietinių autobusų operatorių dirbti kartu siekiant pagerinti vietines autobusų paslaugas. Jame pateikiama aiški IP siekiamų patobulinimų vizija (žinoma kaip IP planas) ir papildomi veiksmai jiems pasiekti (išdėstyti vienoje ar keliose IP programose). Tai bendras institucijos ir vietinių autobusų operatorių pasiūlymas. Ir institucija, ir nustatyta operatorių dalis turi susitarti su IP, kad jis galėtų tęsti. Todėl svarbu, kad visos šalys dalyvautų visame kūrimo procese, siekiant užtikrinti, kad jame numatyti įsipareigojimai būtų tinkamai remiami ir greičiausiai bus patvirtinti.
- 7.202 Galima turėti skirtingas IP schemas, apimančias skirtingas regiono dalis, arba IP schemas, apimančias tik tam tikrus teikimo aspektus. Kiekvienu atveju jos turėtų įtakos tik toms paslaugoms, kurios teikiamos kiekvienoje schemoje nustatytoje teritorijoje.
- 7.203 IP galima pasiekti tik konsultuojantis su rinka ir derantis su operatoriais. Formuojant IP, vietiniai autobusų operatoriai gali pateikti savo nuomones ir patvirtinti, ar jie pritaria bet kokiems atitinkamiems CPCA ar kitų autobusų operatorių pasiūlymams. Ne visi operatoriai turi sutikti su IP schemos turiniu, kad būtų galima sudaryti IP schemą. Operatoriai turi teisę prieštarauti ir, jei tenkinamas bet kuris iš dviejų prieštaravimo kriterijų, IP pateikti negalima. Taip siekiama užtikrinti, kad dominuojantis operatorius negalėtų priversti taikyti reikalavimų, kurie galėtų būti žalingi kitiems mažesniems operatoriams. Jei prieštaravimo kriterijai netenkinami, gali būti priimtas atitinkamas pasiūlymas. Pritarus IP schemai, ji įpareigoja visus reikalavimus atitinkančius vietinių paslaugų teikėjus schemos taikymo teritorijoje.
- 7.204 Pagal IP schemą būtų remiamas visų vietos reikalavimus atitinkančių autobusų paslaugų, teikiamų IP plano teritorijoje, būtent Kembridžšyro ir Piterboro Jungtinės veiklos institucijos administracinėje teritorijoje, tobulinimas. IP schemos įsigaliojimo data būtų 7 dienos po to, kai ją parengė CPCA.
- 7.205 IP schema neturėtų konkrečios pabaigos datos ir galiotų tol, kol būtų pakeista arba atšaukta. Ji būtų peržiūrimas bent kartą per metus.
- 7.206 Schema būtų taikoma registruotoms vietinėms autobusų paslaugoms, kai viena ar daugiau sustojimo vietų yra IP plano teritorijoje, išskyrus atvejus, kai pagal schemą joms taikoma išimtis. Schemos reikalavimai nebūtų taikomi šioms paslaugoms:
- Mokyklos arba darbininkai užregistravo vietines autobusų paslaugas, kurios neatitinka BSOG reikalavimų.
 - Tarpvalstybinės registruotos vietinės autobusų paslaugos, kurių mažiau nei 10% jų registruotos ridos yra IP teritorijoje.
 - Paslaugos, teikiamos pagal 1985 m. Įstatymo 22 straipsnį
 - Užregistruota vietinė autobusų paslauga, kuri yra ekskursija arba ekskursija.
 - Visos kitos registruotos vietinės autobusų paslaugos, dėl kurių nusprendžia operatoriai ir valdžios institucijos, neturėtų būti įtrauktos į visus ar konkrečius IP schemos reikalavimus.
- 7.207 IP schemą prižiūrėtų ir plėtotų IP valdyba. Ji būtų suformuota iš esamo Autobusų operatorių forumo, išlaikant tą pačią narystę:
- CPCA pareigūnai

- Greitkelių administracijos pareigūnai (Kembriđšyro grafystės taryba ir Piterboro miesto taryba)
- Visi autobusų operatoriai, teikiantys reikalavimus atitinkančias vietines autobusų paslaugas
- Bendruomenės transporto atstovai
- Dėmesys transportui

7.208 Vietos valdžios institucijos ir autobusų operatoriai įsipareigotų imtis konkrečių priemonių ir reikalavimų bei turėtų balsavimo teises. Kiti atstovai dalyvautų formuojant, informuojant ir ginčijant, tačiau jiems nebūtų taikomi įsipareigojimai ir reikalavimai (ir jie neturės balsavimo teisių).

7.209 IP valdyba rinktųsi ir vykdytų savo veiklą vadovaudamasi įgaliojimais, išdėstytais atskirame dokumente.

7.210 Bus svarstomi galimi IP schemos variantai, kuriuos iškėlė vienas ar daugiau IP valdybos atstovų. Pakeitimo siūlytojas parodytų, kaip tai galėtų padėti pasiekti IP plane nustatytus tikslus ir dabartinę vietos transporto politiką. Gavusi galiojantį prašymą dėl galimo pakeitimo, Jungtinės veiklos institucija vėl pakviestų IP valdybą apsvarstyti pasiūlymą, pranešdama apie tai bent prieš 14 dienų iki posėdžio. Jei posėdyje visi dalyvaujantys IP valdybos balsavimo teisę turintys nariai pritartų siūlomam pakeitimui, Jungtinės veiklos institucija nustatytų, kad IP schemos pakeitimas turi būti patvirtintas.

7.211 Posėdyje neatstovaujami IP valdybos nariai būtų laikomi susilaikančiais nuo sprendimo.

7.212 Jei nebūtų visiško visų dalyvaujančių autobusų operatorių atstovų, kuriems turėjo įtakos esama schema ar siūlomas pakeitimas, sutikimo, siūlomas pakeitimas būtų pateiktas operatoriaus prieštaravimo mechanizmui, tačiau su sutrumpintu 14 dienų prieštaravimo laikotarpiu, pakeičiant 2000 m. Transporto įstatymo 138L skirsnio 2 dalį (2). Siūlomas variantas būtų paskelbtas Jungtinės veiklos institucijos interneto svetainėje ir išsiųstas reikalavimus atitinkančių vietinių paslaugų operatoriams IP schemos teritorijoje el. paštu. Prieštaravimai būtų laikomi galiojančiais tik tuo atveju, jei juos pateikia operatorius, kurį paveikė siūlomas pakeitimas, arba jie pateikiami jo vardu. Jei siūlomas pakeitimas patenkins operatoriaus prieštaravimo mechanizmą, CPCA atliks IP schemos pakeitimą, jei jis bus patvirtintas.

7.213 Visais atvejais IP schema ar variacija įsigaliotų tik tuo atveju, jei ją taikytų Jungtinės veiklos institucija. Jei dėl kokios nors priežasties Jungtinės veiklos institucija su tuo nesutiktų, ji galėtų pasinaudoti savo teise neteikti Schemos ar jos keitimo taip, kad ji neįsigaliotų.

7.214 Jei dėl kokių nors priežasčių prireiktų atšaukti IP schemą, IP valdyba būtų sušaukta iš naujo ir laikytųsi to paties proceso, kaip numatyta pakeitimui.

7.215 Jei IP planas bet kuriuo metu būtų atšauktas, IP schema būtų automatiškai atšaukta, nes ji negali egzistuoti be susijusio IP plano. Lygiai taip pat, jei IP schema būtų atšaukta (ir nebūtų taikoma jokia kita IP schema), tuomet IP planas būtų automatiškai atšauktas.

7.216 Jei bet kuriuo metu ateityje teritorija, kuriai taikoma IP schema, būtų įtraukta į autobusų franšizės schemą, atitinkami šiame IP schemas dokumente nustatyti reikalavimai nebebūtų taikomi nuo franšizės schemos įsigaliojimo dienos.

7.217 IP nustatytų tam tikrus įpareigojimus kompetentingai institucijai ir greitkelių administracijai įgyvendinti įvairius įrenginius ir priemones. Taip pat būtų keliami reikalavimai reikalavimus atitinkančioms autobusų paslaugoms, pagal kuriuos būtų tikimasi, kad operatoriai taip pat vykdys įvairius įsipareigojimus. Tai gali būti nurodyta toliau pateiktoje lentelėje.

7-18 lentelė: Tinklo įsipareigojimai

Tinklas	
Pagerinimai	<p>Suderinkite bendrą tinklo planą/viziją su operatoriais ir siekite savanoriško operatorių sutikimo planuoti ir teikti paslaugas, kurios atitiktų tą planą. Kartu nustatyti ir suderinti suderintą paslaugų identifikavimą ir maršrutų numeraciją.</p> <p>Naujos paslaugos būtų užtikrintos atviro konkurso būdu, nustatant sutartinius reikalavimus dėl transporto priemonių ir paslaugų specifikacijų, prekės ženklo, kainų ir bilietų pardavimo. Galimybės teikti paslaugų paketus siekiant masto ekonomijos ir potencialiai pritraukti naujų operatorių. Sutarties trukmė iki 7 metų.</p> <p>Esamos paslaugos bus sustiprintos derinant konkursų ir de minimis sutartis su sutartiniais reikalavimais.</p> <p>Bus nustatytos datos, iki kurių autobusai turėtų būti Euro VI arba geresni ir visiškai neišskirti teršalų.</p>
Stabilumas	<p>Paslaugų keitimo datos (pakeitimai / atšaukimai) ribojamos iki 2 per metus, išskyrus išimtines aplinkybes arba jei tai atitinka autobusų naudotojų interesus. Kiekviena data būtų suderinta su operatoriais bent prieš 12 mėnesių. Šios datos taip pat būtų naudojamos keičiant sutartis.</p> <p>Naujos paslaugos galėtų būti pradėtos teikti bet kuriuo metu, jei jos suteiktų naujų kelionių galimybių arba komerciniu pagrindu pakeistų palaikomas paslaugas. Priešingu atveju jie bus nustatyti taip, kad sutaptų su pirmiau nurodytomis sutartomis keitimo datomis.</p> <p>Pranešimo apie registracijos pakeitimus ir atšaukimus laikotarpis bus pratęstas iki 15 savaičių, išskyrus išskirtines aplinkybes arba autobusų naudotojų interesus.</p>
Koordinavimas	<p>Suderinkite bendrą tinklo planą/viziją su operatoriais ir siekite savanoriško operatorių sutikimo planuoti ir teikti paslaugas, kurios atitiktų tą planą. Kartu nustatyti ir suderinti suderintą paslaugų identifikavimą ir maršrutų numeraciją.</p> <p>Lygiagrečios paslaugos bus koordinuojamos atsižvelgiant į pažangą ir bus deramasi su operatoriais, siekiant paskatinti tinkamus komercinių paslaugų pakeitimus, ypač siekiant palengvinti susisiekimą.</p> <p>Vietose, kuriose autobusų stotelių pajėgumai yra riboti, bus galima įvesti laiko tarpinių rezervavimą, kad būtų galima valdyti autobusų, naudojančių konkrečią stotelę, skaičių.</p>
Autobuso prioritetas	<p>Bus įsipareigota išlaikyti visas esamas prioritетines autobusų priemones ir pradėti įgyvendinti programą, kurioje būtų apsvarstyta galimybė imtis naujų priemonių reaguojant į operatorių išryškintus „karštuosius taškus“.</p> <p>Autobusų operatoriai turės iš naujo investuoti visas veiklos efektyvumo santaupas į tinklą.</p>

Kelio darbai	Užtikrinti įdiegtus procesus, siekiant sumažinti kelių darbų (planuojamų ir avarinių) poveikį autobusams ir užtikrinti gerą komunikaciją su operatoriais dėl darbų planavimo ir kelių uždarymo.
Nauja plėtra	Bus įdiegti procesai, užtikrinantys, kad autobusų operatoriai ankstyvame etape būtų įtraukti į diskusijas apie naują plėtrą (būstą ir užimtumą), užtikrinant, kad vietovės galėtų būti aptarnaujamos autobusais, o vietos išdėstymas galėtų tinkamai pritaikyti autobusus su minimaliu nukreipimu ar vėlavimu.
Infrastruktūra	
„Park & Ride“	„Park & Ride“ svetainės ir toliau bus prižiūrimos, o už naudojimąsi jomis bus imami mokesčiai. Operatorius(-iai) sutinka laikytis tam tikrų paslaugų ir transporto priemonių standartų.
Autobusas	Busway ir toliau bus prižiūrimas, o už jo naudojimą bus imami mokesčiai. Operatorius(-iai) sutinka laikytis tam tikrų paslaugų ir transporto priemonių standartų.
Autobusų stotys	Autobusų stotys ir toliau bus teikiamos ir prižiūrimos.
Autobusų stotelės ir pastogės	Bus išlaikytos esamos autobusų stotelės ir pastogės bei įdiegta autobusų stotelių tobulinimo programa, įskaitant firminių autobusų stotelių vėliavėlių įvedimą.
Tarifai ir bilietų pardavimas	
Kelių operatorių bilietai	Bus pristatytas kelių operatorių bilietų produktų asortimentas, kaip visų turimų bilietų supaprastinimo dalis, pageidautina be priemokos už vieno operatoriaus bilietus. Visi operatoriai turės bilietų automatų, kurie gali išduoti, nuskaityti ir įrašyti visus bilietus. Prieinamumas visų bilietų produktų, kurie turi būti reklamuojami autobuse (ir aiškiai matomi keleiviams prieš įlipant).
TAP-ON TAP-OFF	Visuose operatoriuose bus įdiegta bakstelėjimo įjungimo /išjungimo įranga.
Jauni žmonės	Visiems operatoriams turi būti taikomos vienodos vaiko (jaunuolio) kainos.
Informacija ir rinkodara	
Tinklo prekės ženklo kūrimas	Bus sukurta ir įdiegta tinklo prekės ženklo tapatybė, skirta naudoti visuose autobusuose, infrastruktūroje, bilietų pardavimo produktuose ir informacijoje. Operatoriai privalės tai aiškiai nurodyti ant visų transporto priemonių ir reklaminės medžiagos.
Svetainė, programėlė, tinklo žemėlapis, spausdinta tvarkaraščio brošiūra ir autobusų stotelių informacija.	Suderintas požiūris į visų formų informacijos teikimą. Operatoriai turės prisidėti prie informacijos teikimo išlaidų ir (arba) pristatymo, mokėdami įmokas pagal veiklos mastą ir (arba) dydį arba paslaugų ridą.
Realiojo laiko informacija	Reikia išlaikyti esamus realaus laiko rodmenis autobusų stotelėse. Papildomo realaus laiko teikimo autobusų stotelėse programa, įskaitant QR kodus visose stotelėse, suteikianti prieigą prie konkrečios stotelės informacijos.

	Operatoriai turės tvarkyti atitinkamus duomenų srautus, kad būtų lengviau teikti informaciją realiuoju laiku.
Klientų patirtis	
Keleivių frachtavimas	Viena nuosekli chartija, apimanti visą tinklą ir visus operatorius, pabrėžiant, ko keleiviai turėtų tikėtis naudodamiesi autobusais.

7.218 Priėmus IP, Jungtinės veiklos institucija norėtų perimti autobusų paslaugų registravimo įgaliojimus iš Eismo komisaro biuro.

7.219 IP atsakomybės pasiskirstymas būtų toks, kaip nurodyta 7-19.

7-19 lentelė: Jungtinės veiklos institucijos ir operatoriaus sričių padalinimas IP schemai

Jungtinė veiklos institucija	Operatoriai
Bendros tinklo strategijos ir sistemos koordinavimas.	Komercinių autobusų paslaugų planavimas ir teikimas.
Nurodyti remiamų autobusų paslaugų reikalavimus, tvarkaraščius ir kokybės standartus ir vykdyti jų pirkimą.	Pasiūlymą teikti remiamas paslaugas ir vykdyti jas pagal sutarties reikalavimus.
Koordinuoti diskusijas apie paslaugų tapatybes ir numeraciją, kad būtų pasiektas susitarimas.	Sutikite su paslaugų numeracija ir taikykite, kaip sutarta.
Sutikti ir valdyti kelių operatorių bilietų pardavimo produktų tiekimą. Remiantis sąnaudomis pagrįstomis sutartimis, atsakingas už pajamas iš kainų ir pajamų apsaugą. Jokios atsakomybės už pajamas iš subsidijomis grindžiamų sutarčių.	Pagal subsidijomis pagrįstas sutartis, atsakingas už kainų surinkimą ir pajamų išlaikymą. Remiantis sąnaudomis pagrįstomis sutartimis, atsakingas už kainų surinkimą ir šių pajamų pervedimą II.
Įrengti ir prižiūrėti autobusų stotis, autobusų stoteles ir keleivių laukimo infrastruktūrą.	Naudokite infrastruktūrą pagal visus reikalavimus.
Prižiūrėkite viso tinklo tapatybę, prekės ženklą ir reklamą.	Įgyvendinti prekės ženklo kūrimą pagal bet kokias sutartis.
Bendradarbiaukite teikdami ir prižiūrėdami išsamią informaciją (žiniatinklyje, popieriuje, sustojimo vietoje, realiuoju laiku). Rinkodara ir tinklo naudojimo skatinimas su operatoriais.	Dalytis atsakomybe (ir išlaidomis) už informacijos teikimą ir tinklo rinkodarą.
Palyginkite duomenis, kad įvertintumėte bendrus veiklos rezultatus pagal BSIP pagrindinius veiklos rodiklius ir tikslus. Stebėkite palaikomų paslaugų našumą.	Stebėti ir pranešti apie paslaugos atlikimą.
Peržiūrėti ir plėtoti paslaugas bendradarbiaujant.	Peržiūrėti ir plėtoti paslaugas bendradarbiaujant.

Išplėstinė partnerystė – komerciniai sumetimai

7.220 7-20 lentelė įvertina komercinę riziką, susijusią su IP, ir veiksmus, kurių gali imtis Jungtinės veiklos institucija, kad ją sumažintų. Kadangi IP ir toliau veikia nereguliuojamoje aplinkoje, kurioje operatoriai ir toliau kontroliuoja paslaugas, be toliau nurodytos rizikos, čia taip pat galioja su dabartine pozicija susijusi rizika.

7-20 lentelė: IP komerciniai svarstymai

Komercinė IP rizika	
Rizika	Švelninimas
Jungtinės veiklos institucija negali derėtis ir susitarti dėl pakankamų operatorių įsipareigojimų IP viduje, kad įgyvendintų savo ambicijas pertvarkyti autobusų tinklą.	Jungtinės veiklos institucija ambicijos buvo išsamiai aptartos su operatoriais, suteikiant galimybę pateikti atsiliepimus ir suprasti jų gebėjimą ir gebėjimą patenkinti siekius.
Įsipareigojimus gali tekti sumažinti arba pažeisti, kad būtų pasiektas susitarimas su operatoriais, o tai savo ruožtu gali reikšti lėtesnę ar mažesnę pažangą įgyvendinant ambicijas.	Reguliarios diskusijos su operatoriais tiek individualiai, tiek kaip partnerystės grupė padės paaiškinti ambicijas ir pasiūlymus bei operatorių įsipareigojimų lygį siekiant šių tikslų.
Rizika, kad smulkūs ir vidutiniai operatoriai neįsitraukia, nes jaučia, kad jie turi mažai įtakos.	Visi operatoriai bus pakviesti į IP susitikimus ir galės dalyvauti savarankiškai. Nepriklausomai nuo dalyvavimo, visi reikalavimus atitinkančių paslaugų teikėjai gaus darbotvarkes, dokumentus ir posėdžių protokolus. Jungtinės veiklos institucija bendradarbiaus su operatoriais individualiai ne IP posėdžiuose, taip pat kartu posėdžiuose.
ĮA reputacijos rizika, atsirandanti dėl problemų ir vėlavimo įgyvendinti ambicijas dėl IP procesų.	Užtikrinti, kad būtų parengti išsamūs įgyvendinimo planai ir turima pakankamai išteklių bei pajėgumų, kad būtų užtikrintas įgyvendinimas pagal programą. Aktyvus bendradarbiavimas su operatoriais, siekiant užtikrinti aktyvias derybas dėl įsipareigojimų.
Nepakanka išteklių ar gebėjimų sėkmingai valdyti IP ir jo pristatymą.	Užtikrinti, kad būtų parengti išsamūs įgyvendinimo planai ir turima pakankamai išteklių bei pajėgumų, kad būtų užtikrintas įgyvendinimas pagal programą.

7.221 Toliau pateikiamas apibendrintas IP autobusų išdėstymo įvertinimas, atsižvelgiant į Jungtinės veiklos institucijos komercinius tikslus. Raudona spalva reiškia, kad tikslo pasiekti neįmanoma; geltona spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas, nors ir su tam tikrais iššūkiais; o žalia spalva reiškia, kad tikslas gali būti pasiektas.

7-21 lentelė: Susitarimai pagal IP

Komerčių tikslų pasiekimas teikiant autobusų paslaugas pagal IP		
Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
Viešojo sektoriaus įtaka	<p>Jungtinės veiklos institucija gali labiau kontroliuoti autobusų operatorių elgesį ir autobusų tinklo rezultatus, o tai gali padėti pagerinti paslaugų kokybę, nuoseklumą ir stabilumą.</p> <p>Jungtinės veiklos institucija gali laikytis strategiškesnio ir aktyvesnio požiūrio į tinklo projektavimą ir valdymą, įskaitant didesnį koordinavimą (pvz., reguliuojant judėjimą pirmyn).</p> <p>Pasieks griežtesnius, privalomus operatorių įsipareigojimus atlikti patobulinimus.</p> <p>Tačiau atsižvelgiant į tai, kad dėl IP vyksta derybos, mažai tikėtina, kad operatoriai sutiktų daugiau, nei jie šiuo metu teikia, be papildomo Jungtinės veiklos institucijos finansavimo, taip apribodami įtaką tinklui.</p> <p>IP įdiegia apibrėžtus procesus, kurie gali padėti laiku įvykdyti įsipareigojimus ir geriau apgalvoti tinklo valdymą.</p> <p>Operatoriai pasilieka laisvę įvesti, keisti ar atšaukti paslaugas, dėl to gali padidėti raginimai skirti daugiau lėšų remiamoms autobusų paslaugoms.</p> <p>Kai kurias ambicijas varžys nesugebėjimas kontroliuoti tam tikrų aspektų, pvz., kainų, transporto priemonės apdailos ir išsamaus prekės ženklo kūrimo, nebent operatoriai visiškai savanoriškai su tuo susitartų.</p>	
Geriausia kaina	<p>Operatoriai ir toliau komerciškai konkuruoja dėl keleivių gatvėse, remdamiesi paslaugų kokybe ir taikomomis kainomis. Tačiau, atsižvelgiant į konkurencijos trūkumą, neaišku, koku mastu konkurencija skatina vertę.</p> <p>Įėjimo į nereguliuojamą rinką kliūtys ir toliau egzistuos IP, o dėl sutartų minimalių paslaugų ribų šios kliūtys gali būti didesnės nei dabartinėje situacijoje.</p> <p>Jungtinės veiklos institucija turės suderinti IP schemos reikalavimus ir įtaką su poreikiu remti operatorių dalyvavimą ir konkurenciją.</p>	
Konkurencija tarp autobusų operatorių	<p>Rizikos ir atsakomybės paskirstymas IP tęsiasi beveik taip pat, kaip ir pagal dabartinę tvarką. Operatoriai gali laisvai nutraukti paslaugų teikimą, kai jos nebėra komerciškai perspektyvios.</p> <p>Todėl mažai tikėtina, kad IP dar labiau padidins konkurenciją, o Jungtinės veiklos institucijai ir toliau kils rizika, kad padidės remiamų paslaugų sąnaudos.</p> <p>Tačiau ambicingas IP suteiks daugiau formalumų ir tikrumo dėl tam tikrų patobulinimų įgyvendinimo nei pagal dabartinę tvarką; tai apims visą tinklą.</p> <p>Ypatingas dėmesys bus skiriamas mažų ir vidutinių operatorių poreikiams, susijusiems su IP įsipareigojimų vykdymu, galbūt suteikiant jiems ilgesnį laiką kai kuriems įsipareigojimams įvykdyti nei dideliems operatoriams.</p> <p>Operatoriai gali nerimauti dėl to, kad konkurentai stumia įsipareigojimus, kurių kiti negali įvykdyti taip lengvai, ir taip suteikia jiems tam tikrą pranašumą.</p>	

Komerinių tikslų pasiekimas teikiant autobusų paslaugas pagal IP		
Komercinis tikslas	Aprašymas	Vertinimas
Tinkamas rizikos paskirstymas	<p>Rizikos paskirstymas išliks toks, koks yra pagal dabartinius nereguliuojamus rinkos susitarimus.</p> <p>Didesnę riziką išlaiko privatus sektorius. Tačiau, atsižvelgiant į sumažėjusią paklausą po COVID-19 pandemijos, galima pastebėti, kad galiausiai didesnė rizika iš tikrųjų tenka viešajam sektoriui, kitaip būtų sumažintas tinklų skaičius.</p> <p>Mažiau lankstumo, kad Jungtinės veiklos institucija galėtų pritaikyti tinklą, kad galėtų teikti atitinkamą pagalbą ar peržiūrėtas paslaugas.</p>	
Įgyvendinimo paprastumas	<p>Reikšmingas laikas ir ištekliai, reikalingi deryboms ir susitarimui dėl įsipareigojimų, ryšiams su visomis suinteresuotomis šalimis ir IP administravimui.</p> <p>Reikia laiko atlikti reikiamus procesus, įskaitant konsultacijas ir operatoriaus prieštaravimo mechanizmą.</p> <p>Nors IP galima lanksčiai keisti, tam reikia laiko ir pastangų, kad būtų patenkinti proceso etapai.</p>	
Atkūrimas ir lankstumas	<p>Jungtinės veiklos institucija gali labiau kontroliuoti autobusų operatorių elgesį ir autobusų tinklo rezultatus, o tai gali padėti tobulinti paslaugas, užtikrinti jų nuoseklumą ir stabilumą.</p> <p>Nors IP galima lanksčiai keisti, tam reikia laiko ir pastangų, kad būtų patenkinti proceso etapai.</p> <p>Operatoriai pasilieka laisvę įvesti, keisti ar atšaukti paslaugas, dėl to gali padidėti raginimai skirti daugiau lėšų remiamoms autobusų paslaugoms.</p> <p>Galiausiai bet koks rinkos sukrėtimas gali lemti didesnę Jungtinės veiklos institucijos atsakomybę, atsižvelgiant į jos vaidmenį valdant ir administruojant IP.</p>	

7.222 Palyginti su dabartine tvarka, IP suteiktų oficialesnę sistemą, kad būtų pasiekti patobulinimai visame tinkle, suteikiant kompetentingai institucijai tam tikrą didesnę įtaką.

7.223 Nors IP palengvintų patobulinius, jis nesugeba visiškai koordinuoti ir valdyti tinklo. Operatoriai vis dar gali laisvai įvesti, keisti ir atšaukti paslaugas, nors ir atsižvelgdami į suderintas paslaugų keitimo datas ir galimai ilgesnius įspėjimo laikotarpius. Tačiau dėl visų įsipareigojimų turėtų būti deramasi su operatoriais, o tai gali reikšti, kad kai kurių ambicijų pasiekimas užtruks ilgiau, arba kai kurie turi būti kompromituoti, kad būtų pasiektas susitarimas. Gali būti, kad dėl kai kurių elementų nepavyks susitarti.

7.224 Kai kurių tikslų nepavyko pasiekti IP, nes jie gali būti laikomi antikonkurenciniais, pavyzdžiui, reikalavimai dėl transporto priemonių dažymo ir kainų nustatymo. Nors kai kuriuos iš jų būtų galima pasiekti savanorišku susitarimu, veiklos vykdytojais vis tiek galėtų pasitraukti iš susitarimo.

7.225 Neabejotina, kad IP palengvintų kai kuriuos norimus patobulimus. Tačiau net ir ambicingas IP nesuteiktų Jungtinės veiklos institucijai tokio lygio kontrolės, kokią suteikia franšizė. Daugeliu atžvilgių IP vis dar apima daugelį šiuo metu egzistuojančių iššūkių.

L20 klausimas

Ar turite pastabų dėl pirmiau minėto vertinimo, kaip išplėstinė partnerystė leistų Jungtinei veiklos institucijai valdyti autobusų tinklą ir pasiekti jo komercinius tikslus?

Komercinio dokumento išvada

- 7.226 Nacionalinėje autobusų strategijoje reikalaujama, kad visos vietos transporto institucijos įsipareigotų IP visoje savo teritorijoje arba siektų franšizės. Jungtinės veiklos institucija nuomone, IP būtų lengviausia persikelti, atsižvelgiant į tai, kad jis nekeičia daugelio autobusų eksploatavimo parametrų, o operatoriai išlaiko didelę paslaugų planavimo ir teikimo kontrolę. Tačiau abejotina, ar ambicijos pertvarkyti autobusų paslaugas Kembridžsyre ir Piterbore galėtų būti įgyvendintos IP, o ne per norimą laiką. Taigi, kodėl franšizė yra patraukli galimybė palengvinti reikiamą pokyčių lygį, nepaisant reikšmingo poveikio, kurį ji turėtų pereinamuoju ir įgyvendinimo laikotarpiu.
- 7.227 Dėl pokyčių, susijusių su franšizavimu, lygio tikslinga, kad Jungtinės veiklos institucija prisiimtų didesnę atsakomybę ir būtų pasirengusi mokėti operatoriams, kad jie atliktų reikšmingus paslaugų patobulimus, kuriuos ji nori matyti.
- 7.228 Todėl, nors Komercinis dokumentas rodo, kad Franšizė suteiktų Jungtinės veiklos institucijai didelę kontrolę ir įtaką siekiant savo tikslų, ji būtų susijusi tiek su sąnaudomis, tiek su rizika. Franšizės teikimui reikalingas reikšmingas finansinis įsipareigojimas ir kompetencija iš Jungtinės veiklos institucijos. Kalbant apie riziką, franšizės teikimas sukeltų Jungtinės veiklos institucijai įvairią finansinę ir nefinansinę riziką, kurią reikėtų atidžiai valdyti. Priešingai, IP susidurtų su skirtingais pavojais ir iššūkiais, ypač dėl to, ar su operatoriais galima derėtis dėl įvairių veiksmų ir įsipareigojimų.
- 7.229 Didesnė visų autobusų tinklo aspektų kontrolė pagal franšizę suteiktų Jungtinės veiklos institucijai lankstumo aktyviai valdyti naudojamų išteklių lygį, kad būtų užtikrintas nuolatinis komercinis gyvybingumas ir įperkamumas. Be to, išsami stebėseną ir duomenų rinkimas, susiję su veiklos rezultatais, padėtų atlikti visus būtinus pakeitimus ir pakeitimus, kad tai būtų pasiekta.
- 7.230 Nors franšizės pasiūlymas numato konkurencinę rinką, kurioje Jungtinės veiklos institucija turėtų daug didesnę kontrolę ir įtaką nei dabartinė pozicija, jis būtų susijęs su įvairiomis rizikomis ir pristatymo reikalavimais. Tačiau tai taip pat leistų lanksčiai keisti tinklą atsižvelgiant į besikeičiančias aplinkybes.
- 7.231 IP politikos tikslų įgyvendinimas priklauso nuo sėkmingų derybų su operatoriais, kad būtų susitarta dėl IP plano ir schemas(-ų), todėl gali išlikti daugelis dabartinėje situacijoje patiriamų iššūkių. Šios susitarimo sritys gali apimti įvairius veiklos vykdytojus liečiančius klausimus, pvz., bilietaus pardavimą, susirūpinimą dėl IP poveikio veiklos vykdytojų rinkos daliai ir susirūpinimą dėl derybų dėl IP pakeitimų pridėtinių išlaidų (išlaidų ir išteklių požiūriu).

7.232 Apskritai IP nesuteiktų Jungtinės veiklos institucijos tokio paties lygio kontrolės, kokia būtų pasiekta franšizės atveju. Todėl Jungtinės veiklos institucija turi apsvarstyti, koku mastu ji nori prisiimti finansinius ir pristatymo reikalavimus bei franšizės riziką, kad kuo labiau kontroliuotų ir darytų įtaką savo autobusų strategijos politikai ir pageidaujamiems rezultatams, palyginti su mažesne IP rizika ir mažesniu kontrolės lygiu.

L21 klausimas

Komercinis dokumentas rodo, kaip tiek Franšizė, tiek Išplėstinė partnerystė galėtų padėti siekti pokyčių ir tobulinti procesus. Franšizės atveju jungtinė veiklos institucija turėtų didesnę viso autobusų tinklo kontrolę. Pagal Išplėstinės partnerystės schemą jungtinė veiklos institucija nekontroliuotų viso tinklo ir būtų labiau priklausoma nuo derybų su autobusų operatoriais. Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

L22 klausimas

Komerciniame dokumente teigiama, kad jungtinės veiklos institucija (Combined Authority) galėtų geriau pasiekti savo komercinius tikslus (sėkmės veiksniai) per Franšizę, palyginti su Išplėstine partneryste? Ar turite kokių nors komentarų šiuo klausimu?

Finansinis dokumentas

Įvadas

7.233 Finansiniame dokumente atsižvelgiama į finansines Franšizės ar Išplėstinės partnerystės pasekmes. Tai apima numatomus grynujų pinigų srautus pagal kiekvieną variantą, siekiant įvertinti Jungtinės veiklos institucijos įperkumą ir galimą finansinę riziką. Jame atsižvelgiama į įvairius finansavimo srautus, reikalingus autobusų tinklui prižiūrėti ir plėtoti.

7.234 Nors dauguma autobusų paslaugų šiuo metu teikiamos komerciniais pagrindais, vis daugiau jų yra finansiškai remiami. Nuo COVID-19 pandemijos autobusų tinklo aprūpinimui skiriama vis daugiau viešųjų lėšų.

Dabartinė padėtis

7.235 Palyginimo atveju („nieko nedaryti“) buvo įvertinta dabartinė finansinė būklė. Tai buvo pagrįsta operatorių pateiktais naudojimo ir kainų duomenimis. Einamosios veiklos išlaidos buvo apskaičiuotos naudojant įvairius tyrimus ir veiksniai. Šie skaičiavimai rodo pajamų iš tarifų ir veiklos sąnaudų skirtumą, kurį padengia įvairūs finansavimo srautai, pavyzdžiui, autobusų paslaugų operatoriaus dotacija (BSOG).

7.236 Finansinio modeliavimo tikslais bendros pajamos regiono autobusų sektoriuje buvo įvertintos 49,4 mln. svarų sterlingų, kaip nurodyta 7-22. Į šį įvertinimą nebuvo įtrauktas finansavimas nulinės taršos transporto priemonėms pagal „ZEBRA“ schemą.

7-22 lentelė: Pajamos už autobusų paslaugas

Šaltinis	Mechanizmas	Suma
Pajamos iš kainų (numatomos 2022 m.) ³⁰	Tiesiogiai operatoriams	26,3 mln. GBP
Transporto rinkliavos pajamos (2023-24 m. rinkliava) ³¹	Iš greitkelių vietos valdžios institucijų (LA) biudžetų	13,5 mln. svarų sterlingų
Tarybos mokesčių pajamos (2023-24 m.) ³²	Iš CPCA biudžeto – „Mayoral“ priesakas	3,0 mln. svarų sterlingų
Autobusų paslaugų operatorių dotacija (2021/22)	JK vyriausybė per LA ³³	4,0 mln. GBP
BRG finansavimas ³⁴ (2023 m.)	Apskaičiuota pagal DfT ataskaitas	2,6 mln. GBP
	Iš viso	49,4 mln. svarų sterlingų

7.237 Finansinis modeliavimas grindžiamas įvairiais tinklo patobulinimais (apibūdintais Ekonominiame dokumente), o tai reiškia, kad per nagrinėjamą 30 metų vertinimo laikotarpį išlaidos didės, o tai būtų aukštesnio lygio nei Palyginamasis dokumentas (dabartinėje situacijoje) tiek franšizės, tiek IP atveju. Kai kurios papildomos kapitalo išlaidos taip pat įtraukiamos į prioritetinių autobusų priemonių finansavimą, o franšizės atveju - galimą dviejų naujų autobusų stovėjimo aikštelių (viena Piterboro rajone ir viena Kembridžo rajone) suteikimą, nes tai palengvintų didesnę naujų ir (arba) esamų autobusų operatorių dalyvavimą Franšizės sutartyse.

7.238 Finansiniame modeliavime lyginamas autobusų tinklo teikimas pagal šiuos du scenarijus ir papildomos investicijos, viršijančios pagrindines esamo autobusų tinklo teikimo sąnaudas:

- Vidutinio lygio investicijos su IP (maždaug 10 milijonų svarų sterlingų kapitalo investicijos, 600 000 svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma parama autobusų paslaugoms, pradedant nuo 7,5 milijonų svarų sterlingų pirmaisiais metais).
- Vidutinio lygio investicijos su franšize (maždaug 41 mln. svarų sterlingų kapitalo investicijos, 1,4 mln. svarų sterlingų per metus einamosioms išlaidoms ir papildoma parama autobusų paslaugoms nuo 8,5 mln. svarų sterlingų pirmaisiais metais).

7.239 Abiem atvejais Jungtinė veiklos institucija turės padidinti savo pajėgumus ir pajėgumus, susijusius su personalu ir sistemomis, kad galėtų priimti daugiau vaidmenų ir atsakomybės. Tai patirs papildomų išlaidų, kurios bus didesnės franšizės atveju, nes Jungtinė veiklos institucija prisiima didesnę atsakomybę už kontrolę ir valdymą.

³⁰ Prognozė pagal operatoriaus 2022 m. lapkričio mėn. grąžą

³¹ [Nuoroda į popierį](#)

³² [Nuoroda į popierį](#)

³³ Autobusų paslaugų operatoriai nuo 2010 m. skiria išmokas Anglijos operatoriams, DfT, paskutinį kartą atnaujinta 2022 m. liepos 29 d.

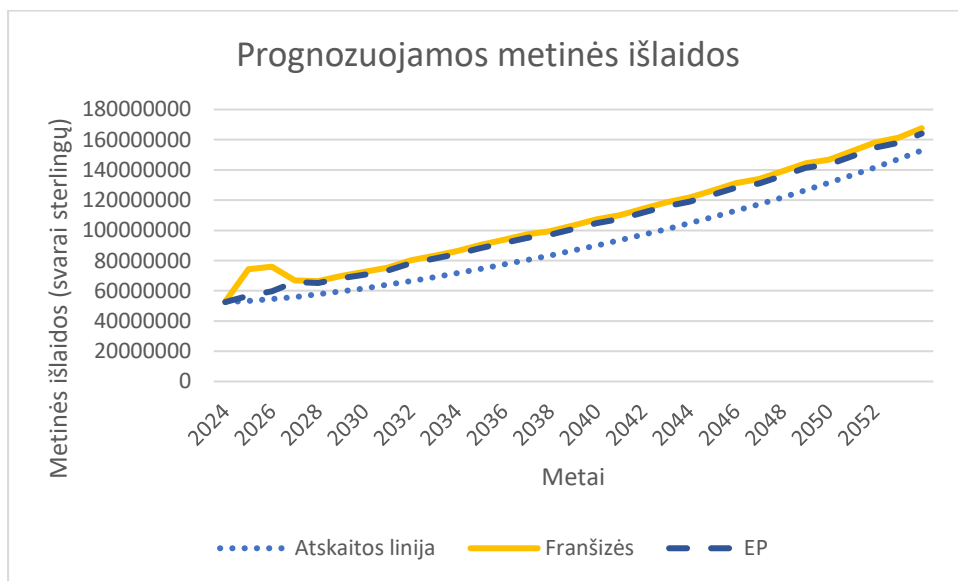
³⁴ Įvertinimas gautas iš paskelbtų šaltinių kaip šios OBC dalis. Žr. nuo **Error! Reference source not found.** iki **Error! Reference source not found.** sk.

Klausimas L23

Investicinės išlaidos, kurias Jungtinė veiklos institucija numato kaip reikalingas pereiti prie Franžizės ar Išplėstinės partnerystės, yra nustatytos Finansiniame dokumente (žr. 7.238 punktą aukščiau). Ar turite pastabų dėl šių išlaidų?

7.240 Modeliavimas grindžiamas įvairiais tinklo patobulinimais, o tai reiškia, kad per nagrinėjamą 30 metų vertinimo laikotarpį išlaidos didės, o tai būtų aukštesnio lygio nei Palyginimo atvejis tiek franžizės, tiek IP atveju.

Paveikslėlis 7-6: Prognozuojamos metinės išlaidos pagal kiekvieną scenarijų



Ištekliai - franžizė

7.241 Finansinis modeliavimas, reikalingas parodyti, iš kur bus gaunamas finansavimas. Apsvarščiusi įvairias finansavimo galimybes, naujoji pageidaujama Jungtinės veiklos institucijos galimybė finansuoti vietovės autobusų tinklą šiuo metu apima:

- Prognozuojamų kapitalo išlaidų dalies riziką ribojantis skolinimasis (32,0 mln. GBP, įskaitant 46% optimizmo šališkumo padidėjimą) per Viešųjų paskolų ir darbų valdybą ir (arba) neapriboto kapitalo išleidimas iš Jungtinės veiklos institucijos biudžetų (iki 12 mln. GBP per metus).
- Suteikite 9,0 mln. svarų sterlingų finansavimą, kurį sudaro 4,0 mln. svarų sterlingų iš centrinės valdžios ir 5,0 mln. svarų sterlingų iš Jungtinės veiklos institucijos nuosavo išlyginamojo fondo.
- Likusios lėšos iš Jungtinės veiklos institucijos nepaskirstytų išdo valdymo pajamų, skirtos vienkartinėms su franžizavimu susijusioms steigimo išlaidoms padengti (iki 1,7 mln. GBP 1-3 franžizės sistemos sukūrimo ir veikimo metais, plus 0,9 mln. GBP, jau skirti franžizės sistemos specialistų mokesčiams ir viešiesiems pirkimams pagal Jungtinės veiklos institucijos vidutinės trukmės finansinę strategiją).
- Transporto mokestis ir toliau taikomas vietinėse tarybose (didinamas 2% per metus), o pirmuosius dvejus metus jis padidėja dar +2%.

- Palaipsniui didinama vidutinė Mokesčių tarybos mero įsakymo vertė (prognozuojama, kad ji ir toliau didės po 2% per metus, atsižvelgiant į numatomą namų ūkių augimą visoje Jungtinės veiklos institucijos teritorijoje)³⁵, o tai yra papildomas pajamų šaltinis, be dabartinio mokesčio. Prognozuojama, kad per 30 metų laikotarpį, nagrinėjamą OBC vertinimo ataskaitoje, šis įsakymas turės būti vidutiniškai apie 72 svarus sterlingų vienam namų ūkiui iš viso (esamas vidutinis 12 svarų sterlingų už namų ūkio išankstinį mokėjimą (iki įsakymo padidėjimo 2024 m./25 m., pridėjus vidutiniškai 60 svarų sterlingų vienam namų ūkiui per 30 metų laikotarpį), kad būtų patenkinti prognozuojami grynųjų veiklos pajamų reikalavimai, susiję su pristatymo franšizuotomis autobusų paslaugomis visoje teritorijoje, kartu su kapitalo investicijomis.

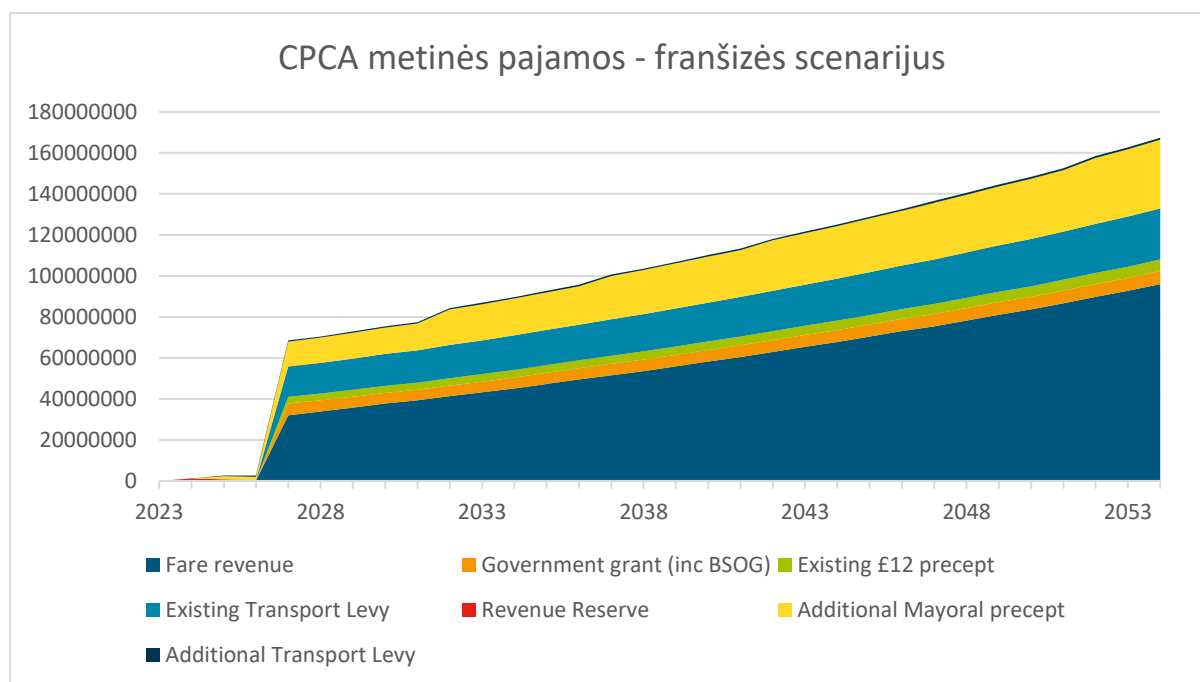
7.242 **Error! Reference source not found.** 7-23 pateikiama visų prognozuojamų pajamų srautų, kuriais Jungtinės veiklos institucija gali pasinaudoti, kad padengtų visas prognozuojamas franšizės scenarijaus išlaidas, santrauka. Toliau pateiktoje diagramoje pateikiamas tolesnis suskirstymas, kaip šie srautai galėtų būti sudaryti per visą 30 metų vertinimo laikotarpį.

7-23 lentelė: *Franšizės finansavimo šaltinių suvestinė*

Pajamų srautas	Skalė (per vertinimo laikotarpį)
Pajamos iš kainos	1.708.255.916£
Valstybės dotacija (įskaitant BSOG)	167.715.862£
Esamas 12 svarų sterlingų įsakymas	129.989.187£
Esamas transporto mokestis	583.331.474£
Pajamų rezervas	2.600.000£
Kapitalo paskola	32.000.000£
Dotacija	9.000.000£
Papildomas mero įsakymas	636.982.520£
Papildomas transporto mokestis	22.274.252£
Iš viso sugeneruota	3.292.149.211£
Bendros išlaidos (įskaitant skolinimąsi)	3.221.901.141£

2% ³⁵ metinis augimas grindžiamas lūkesčiais, susijusiais su naujų būstų užbaigimu rajone. Pažymėtina, kad yra vidinis netikrumas dėl būsimų būsto augimo prognozių, kurios gali turėti įtakos sumai, kuri gali būti surinkta iš šio šaltinio. Jei būsto užbaigimas yra lėtesnis nei prognozuota, gali prireikti dar labiau padidinti papildomą nuostatą, kad būtų padengtos autobusų franšizės išlaidos.

Paveikslėlis 7-7: CPCA metinės pajamos pagal Franšizės schemą



Išteklių paieška – Išplėstinė partnerystė

7.243 IP vidutinės trukmės investicijų scenarijaus prieinamumo vertinime naudojamas panašus finansavimo variantų derinys kaip ir franšizės variante. Tačiau yra nemažai reikšmingų galimų variantų skirtumų. Šis vertinimas buvo atliktas darant prielaidą, kad Jungtinės veiklos institucija norės išlaikyti visą siūlomą autobusų paslaugų tinklą, tačiau tam reikės surinkti finansavimą papildomoms autobusų paslaugų palaikymo išlaidoms padengti, kur tai bus vis labiau reikalinga.

7.244 Tuo pačiu metu kai kurie finansiniai šaltiniai bus mažiau prieinami Jungtinės veiklos institucijai, ypač verslo tarifų priedas, kuris gali būti naudojamas tik konkrečiam investiciniam projektui per aiškiai nustatytą laikotarpį. Pagal šį scenarijų reikėtų tokios finansavimo struktūros:

- Riziką ribojantis skolinimasis iki visos prognozuojamų kapitalo išlaidų vertės (10,0 mln. GBP, įskaitant 46% optimizmo šališkumo padidėjimą) per Viešųjų paskolų ir darbų valdybą ir (arba) neapdrausto kapitalo išleidimas iš Jungtinės veiklos institucijos biudžetų (iki 12 mln. GBP per metus).
- Toliau taikomas transporto mokestis iš vietinių tarybų (didinamas 2% per metus), iš pradžių dvejų metų laikotarpiui padidinant jį dar +2%
- Palaipsniui didinama vidutinė Mokesčių tarybos mero įsakymo vertė (prognozuojama, kad ji ir toliau didės po 2% per metus, atsižvelgiant į numatomą namų ūkių augimą visoje Jungtinės veiklos institucijos teritorijoje), o tai yra papildomas pajamų šaltinis, be dabartinio mokesčio. Prognozuojama, kad per OBC vertinimo ataskaitoje nagrinėjamą 30 metų laikotarpį CPCA turės iš viso vidutiniškai skirti apie 71 svarą sterlingų vienam namų ūkiui (esamas vidutinis 12 svarų sterlingų už kiekvieną namų ūkio išankstinį mokėjimą,

pridėjus vidutiniškai 59 svarus sterlingų vienam namų ūkiui per 30 metų laikotarpį), kad būtų patenkinti prognozuojami grynieji veiklos pajamų reikalavimai, susiję su siūlomų IP autobusų paslaugų teikimu visoje teritorijoje, kartu su vidutinio kapitalo investicijų scenarijumi.

7-24 lentelė: IP finansavimo šaltinių santrauka

Pajamų srautas	Skalė (per vertinimo laikotarpį)
Pajamos iš kainos	1.655.895.353£
Valstybės dotacija (įskaitant BSOG)	170.295.862£
Esamas 12 svarų sterlingų įsakymas	132.996.314£
Esamas transporto mokestis	596.826.074£
Pajamų rezervas	895.969£
Kapitalo paskola	10.043.732£
Papildomas mero įsakymas	589.280.596£
Papildomas transporto mokestis	22.274.252£
Iš viso sugeneruota	3.178.508.152£
Bendros išlaidos (įskaitant skolinimąsi)	3.132.275.417£

Finansinio dokumento išvada

- 7.245 Finansinis modeliavimas pabrėžia, kad reikia didelės finansinės paramos per visą 30 metų vertinimo laikotarpį, kad būtų pagerintas autobusų tinklas pagal IP arba franšizę. Tačiau ilgainiui, didėjant rėmėjų skaičiui, turėtų padidėti pajamos iš autobusų bilietų kainų. Franšizė gali turėti tam tikrų privalumų, nes suteikia tam tikrų papildomų finansavimo šaltinių, o tai reiškia, kad mažiau pasikliaujama kainomis ir „Mayoral“ nurodymais.
- 7.246 Finansiniame dokumente daroma išvada, kad, atsižvelgiant į pajamas ir finansavimą pagal kiekvieną variantą, tiek Franšizė, tiek išplėstinė partnerystė Jungtinei veiklos institucijai yra įperkamos. Franšizė atneš daugiau naudos nei išplėstinė partnerystė, nes bus galima atlikti daugiau tinklo patobulinimų, tačiau tai turi būti suderinta su padidėjusia finansine rizika Jungtinei veiklos institucijai prisiimant didesnę atsakomybę už pajamas iš keleivių bilietų kainų.

L24 klausimas

Galimi finansavimo šaltiniai autobusų paslaugų tobulinimui pagal Franšizę arba IP yra išdėstyti Finansiniame dokumente. Ar turite kokių nors pastabų apie tai?

L25 klausimas

Finansiniame dokumente teigiama, kad Franšizė Jungtinės veiklos institucijai kelia didesnę finansinę riziką nei Išplėstinė partnerystė, tačiau suteikia didesnę kontrolę, todėl gaunama didesnė nauda. Ar turite pastabų dėl jungtinės veiklos institucijos prisiimamos tokios rizikos?

Valdymo dokumentas

7.247 Valdymo dokumente nagrinėjami veiksniai, turintys įtakos Jungtinės veiklos institucijos sudarytų susitarimų pristatyti, stebėti ir vertinti pristatymo galimybes – Franšizę arba IP – įgyvendinamumui ir patikimumui.

Jungtinės veiklos institucijos pareigos

7.248 Jungtinės veiklos institucijos dabartinės pareigos, susijusios su viešojo transporto paslaugų teikimu, apima:

- **Kasdienis bendravimas su autobusų operatoriais** dėl bendro autobusų paslaugų teikimo ir mėnesinio autobusų operatorių forumo koordinavimas.
- **Bendradarbiavimas su kitomis suinteresuotomis šalimis** autobusų paslaugų ir susijusiais klausimais, įskaitant steigiamąsias institucijas.
- **Sukurti ir palaikyti vietinių autobusų paslaugų teikimo politikos** kontekstą, įskaitant autobusų strategiją ir autobusų paslaugų gerinimo planą (BSIP).
- **Remiamų autobusų paslaugų teikimas**, įskaitant paslaugų poreikio vertinimą, paslaugų pirkimą ir sutartinių autobusų operatorių paslaugų teikimo valdymą.
- **Kelionių organizavimo pagal koncesiją valdymas** ir kompensavimas autobusų operatoriams.
- **Moksliniai tyrimai ir plėtra** bei naujų paslaugų, pvz., paklausą atitinkančio transporto, išbandymas ir tyrimai, skirti apsvarstyti efektyvumo galimybes integruojant įvairių rūšių transporto priemones, pvz., transportą iš namų į mokyklą.
- **Autobusų stotelių aprūpinimas** ir priežiūra.
- **Finansavimo pasiūlymai ir projektai**, tokie kaip elektrinių autobusų diegimas pagal vyriausybės „ZEBRA“ schemą.

7.249 Franšizės atveju Jungtinės veiklos institucija prisiimtų tam tikras naujas pareigas, pvz., kurtų kainodaros ir bilietų pardavimo strategijas, taip pat didintų savo gebėjimus esamose kompetencijose. Dėl to dabartinė Jungtinės veiklos institucijos organizacinė struktūra ir veiklos sistema turėtų labai pasikeisti, kad būtų užtikrintas veiksmingas Autobusų strategijos ambicijų įgyvendinimas. Atsakomybė, kuri būtų skirtinga franšizės atveju, apimtų:

- **Autobusų tinklo projektavimas** – Jungtinės veiklos institucija planuotų ir įsigytų visą autobusų paslaugų tinklą, įskaitant maršrutų, tvarkaraščių ir reikalavimų, susijusių su autobusais, įranga, bilietų kainomis ir bilietų pardavimu, specifikacijas.
- **Autobusų stovėjimo aikštelės** – siekiant paskatinti didesnę išorės operatorių susidomėjimą, CPCA gali tekti prisiimti tam tikrą atsakomybę už stovėjimo aikštelių aprūpinimą ir valdymą.
- **Pereinamojo laikotarpio priemonės** – būtų būtina, kad Jungtinės veiklos institucija valdytų perėjimą prie franšizės operacijų, užtikrindama paslaugų tęstinumą, jei operatoriai siektų atsisakyti paslaugų prieš pradėdami teikti franšizės paslaugas.

- **Tinklo eksploatavimas** – Jungtinės veiklos institucija patikslintų ir valdytų visas autobusų paslaugas, teikiamas pagal sutartis, ir įdiegtų našumo stebėjimo priemones.
- **Pajamų rizika** – Sutartys būtų sudaromos derinant minimalią subsidiją ir minimalias išlaidas, dėl kurių Jungtinės veiklos institucija prisiimtų pajamų riziką. Nepaisant abiejų sudarytų sutarčių tipų pusiausvyros, tikėtina, kad dėl to, kad yra atsakinga už visą tinklą, Jungtinės veiklos institucija susidurtų su didesne rizika nei šiuo metu.
- **Kainos ir bilietų pardavimas** – Nepriklausomai nuo sutarties tipo, Jungtinės veiklos institucija nustatytų kainas visame tinkle, užtikrindama nuoseklumą ir sąveiką bei nustatydamą produktų asortimentą. Būtų svarbu stiprinti jos gebėjimus, susijusius su pajamų apsaugos valdymu.
- **Rinkodara ir prekės ženklo valdymas** – Jungtinės veiklos institucija turėtų, kurtų ir įgyvendintų prekės ženklo ir rinkodaros iniciatyvas.
- **Veiklos stebėjimas** – būtų svarbu, kad Jungtinės veiklos institucija stebėtų paslaugų teikimą pagal abiejų sutarčių reikalavimus (paslaugų kokybės atžvilgiu), taip pat pažangą siekiant BSIP nustatytų tikslų.
- **Ryšiai su klientais** – Atsižvelgdama į išplėstą atsakomybę už autobusų tinklą, KA valdytų santykius su klientais, gautų atsiliepimų ir bendradarbiautų su jais, kad pagerintų klientų patirtį.

7.250 Pagal IP Jungtinės veiklos institucijos atsakomybė būtų išplėsta ir apimtumų:

- **Autobusų tinklo projektavimas** – Jungtinės veiklos institucija įsteigtų ir administruotų IP valdybą (kuri tikriausiai plėtotųsi iš dabartinio autobusų operatorių forumo) ir vadovautų diskusijoms bei deryboms su operatoriais dėl tinklo formos ir dizaino, laikydamasi IP schemos įsipareigojimų (pvz., dėl greitkelių reguliavimo).
- **Derybos su operatoriais** – reikėtų nustatyti, derėtis ir derėtis su operatoriais dėl įsipareigojimų ir reikalavimų.
- **Pereinamojo laikotarpio priemonės** – Jungtinės veiklos institucija turėtų valdyti perėjimą prie IP susitarimų, nors tikėtina, kad jie bus laipsniškai pradėti taikyti gavus operatorių sutikimą, vengiant bet kokių didelių rūpesčių ar veiksmų tinklui sutrikdyti.
- **Tinklo eksploatavimas** – Jungtinės veiklos institucija stebėtų paslaugas, kad užtikrintų, jog jos veikia pagal IP schemos įsipareigojimus.
- **Kainos ir bilietų pardavimas** – Jungtinės veiklos institucija užtikrintų, kad būtų sudaryta sutartis su autobusų operatoriais dėl įvairių operatorių bilietų.
- **Rinkodara ir prekės ženklo valdymas** – Jungtinės veiklos institucija valdys, plėtos ir įgyvendins prekės ženklo ir rinkodaros iniciatyvas pagal IP schemos įsipareigojimus, dėl kurių susitarta su operatoriais.
- **Veiklos rezultatų stebėjimas** – Jungtinės veiklos institucija stebėtų veiklos rezultatus pagal BSIP siekius ir tikslus bei IP įsipareigojimus ir reikalavimus, kad informuotų apie bet kokius IP pakeitimus.
- **Ryšiai su klientais** – Jungtinės veiklos institucija ir autobusų operatoriai dalytųsi atsakomybe už santykių su klientais valdymą, atsiliepimų gavimą ir bendravimą su jais, kad pagerintų klientų patirtį.

7.251 Esant IP, komercinių paslaugų pajamų rizika ir toliau tektų autobusų operatoriams. Tačiau IP schemos reikalavimai gali turėti įtakos pajamoms tiek teigiamai, tiek neigiamai. Jei atsakymas teigiamas, Jungtinės veiklos institucija stengtųsi tai nustatyti ir turėtų mechanizmus, užtikrinančius, kad tam tikra šios sumos dalis būtų reinvestuota į paslaugų tobulinimą.

Galimybė Jungtinės veiklos institucijai teikti autobusų paslaugų patobulinimus

7.252 Kembridžsyro ir Piterboro autobusų tinklo užmojai yra milžiniški. Tai rodo, kokia svarbi yra puiki ir visapusiška autobusų paslauga, padedanti pasiekti tiek daug kitų vietos tikslų ir iniciatyvų. Autobusas dar niekada nebuvo toks svarbus darbotvarkėje. Toks susidomėjimas ir parama padės užtikrinti pageidaujamos transformacijos įgyvendinimą.

7.253 Bėgant metams buvo pristatytos įvairios teigiamos iniciatyvos ir schemos, įskaitant:

- **Sent Ivas – Kembridžo autobusas su vedliu**, taip pat į pietus nuo Kembridžo esantis autobusas, vedantis į biomedicinos universitetą ir Trumpingtoną. Pripažindama keleivių skaičiaus augimą autobusų maršrutuose prieš pandemiją, „Stagecoach“ investavo į naują 18 transporto priemonių parką, įskaitant didelio pajėgumo dviaukščius autobusus.
- **„Park & Ride“** paslaugos teikiamos 5 vietose aplink Kembridžą, kurias komerciniais tikslais valdo „Stagecoach“.
- **„East Cambridgeshire Connect“** – bandomasis integruotas paklausai pritaikytas demonstracinis projektas, kuris yra DfT finansuojamos iniciatyvos „Total Transport“ dalis.
- 2022 m. Vakarų Hantingdonshire buvo pradėta teikti nauja **DRT paslauga (Ting)**, kuri 2023 m. tapo nuolatine funkcija.
- Kembridže bus išbandyti du **nulinės emisijos elektriniai dviaukščiai autobusai**, o „ZEBRA“ finansuos dar 30 elektrinių dviaukščių autobusų, pristatytų „Cambridge Park & Ride“ paslaugoms, ir dar vieną miesto paslaugą.

7.254 Jungtinės veiklos institucija prisiėmė atsakomybę už **daugiau autobusų paslaugų**, kad padėtų prižiūrėti tinklą. 2022 m. spalio mėn. buvo pranešta apie ketinimą nutraukti daugelio komercinių paslaugų teikimą. CPCA įsigijo pakeitimo paslaugas ir 2023 m. balandį pristatė „Mayoral“ įsakymą, specialiai skirtą surinkti lėšų vietoje šioms paslaugoms išlaikyti. Šiais metais įsakymas buvo padidintas, siekiant palengvinti naujų ir patobulintų autobusų paslaugų teikimą visoje teritorijoje, kurios šiuo metu yra įgyvendinamos.

7.255 Jungtinės veiklos institucija jau seniai įsipareigoja tęsti autobusų reformą ir skirti jai išteklių, kad padėtų įgyvendinti savo ambicijas. 2018 m. atlikus strateginę autobusų apžvalgą, ji paskelbė pranešimą apie ketinimą 2019 m. iširti autobusų franšizę. Vėliau tais pačiais metais buvo atliktas išsamus rinkos tyrimas, siekiant suprasti, ko autobusų naudotojai ir ne autobusų naudotojai nori iš autobusų paslaugų. Kilus neaiškumams dėl pandemijos poveikio autobusų tinklui, 2022 m. šis vertinimas buvo atnaujintas kartu su ambicinga nauja autobusų strategija, kuri reagavo į besikeičiančią veiklos aplinką, naujus Vietos transporto ir susisiekimo plano politikos tikslus ir kitas vietos galimybes, įskaitant Didžiosios Kembridžo partnerystės pasiūlymus dėl jungčių.

7.256 Toliau pateiktose lentelėse nurodytos kompetencijos, kurių reikia, kad Jungtinės veiklos institucija galėtų atitinkamai teikti franšizę arba IP, pabrėžiant tas sritis, kuriose jas reikėtų tobulinti.

7-25 lentelė: Franšizei reikalingos kompetencijos

Funkcija	Kompetencija	Šiuo metu galima apimtis	Reikalingi papildomi gebėjimai arba kompetencija
Strategijos ir programos valdymas	<ul style="list-style-type: none"> • Programos ir rizikos valdymas • Autobusų strategijos rengimas ir valdymas • Nuolatinės naujovės • Būsimų poreikių prognozavimas • Strateginių programų priežiūra 	Tam tikros galimybės jau yra.	Šiuo metu skiriamas autobusų transformavimo vadovas. Reikės papildomų pajėgumų, kad būtų pasiektas reikšmingas autobusų tinklo stiprinimas.
Komercinis valdymas	<ul style="list-style-type: none"> • Kainodaros ir bilietų pardavimo strategija bei kainų nustatymas • Komercinių tikslų įgyvendinimas • Didėjanti paklausa ir pajamos • Paslaugų leidimų kainodara ir mokesčiai 	Šiuo metu turimi minimalūs įgūdžiai.	Papildomi komandos nariai turi būti paskirti prižiūrėti kainodarą, kainas ir bilietų pardavimą bei teikti komercines įžvalgas.
Autobusų planavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> • Tinklo planavimas ir projektavimas, įskaitant maršrutus, tvarkaraščių sudarymą ir tvarkaraščių sudarymą • Paslaugų specifikacijos • Paslaugų leidimų išdavimas • Ryšiai su operatoriais • Suinteresuotųjų šalių dalyvavimas keičiant paslaugas 	Yra, bet reikia daugiau pajėgumų.	Papildomos pareigybės, kurios turi būti paskirtos pajėgumams sustiprinti.
Pirkimų ir sutarčių valdymas	<ul style="list-style-type: none"> • Sutarties specifikacijos ir dokumentacija • Sutarties sudarymo ir pasiūlymų vertinimo priežiūra • Atitikties stebėseną ir paslaugų teikimas • Sutarties mokėjimai • Sutarties pakeitimai 	Yra, tačiau reikia daugiau pajėgumų, kad būtų galima tvarkyti sutarčių skaičių ir apimtį.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.
Autobusų eksploatavimas ir stebėjimas	<ul style="list-style-type: none"> • Ryšiai su operatoriais, susiję su kasdieniu paslaugų valdymu ir sutrikimais dėl kelių darbų ar didelių įvykių • Klientų susirašinėjimas realiuoju laiku • KPI ir tinklo standartų stebėseną ir vertinimas 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.
Infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> • Turto registro tvarkymas • Autobusų stotelių, pastogių ir įrangos valdymas ir plėtra • Ryšys su autobusų stočių savininkais 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.

Funkcija	Kompetencija	Šiuo metu galima apimtis	Reikalingi papildomi gebėjimai arba kompetencija
	<ul style="list-style-type: none"> • Ryšiai su autobusų ir „Park & Ride“ aikštelių savininkais • Sandėlio aprūpinimo plėtra ir valdymas 		
Klientų patirtis, reklama, rinkodara ir komunikacija	<ul style="list-style-type: none"> • Klientų ir suinteresuotųjų šalių įtraukimas ir atsiliepimai • Klientų skundai ir užklauso • Prekės ženklo kūrimas • Informacijos teikimas • Rinkodara 	Kai kurios centrinės komunikacijos, bet ne specialiai skirtos viešajam transportui.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.
Santykiai su žmonėmis	<ul style="list-style-type: none"> • CPCA personalo poreikių valdymas viešojo transporto komandoje • TUPE/perkėlimo tarp operatorių susitarimai • Minimalių standartų operatoriaus personalui nustatymas • Mokymo reikalavimai 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalinga papildoma talpa.
Finansai	<ul style="list-style-type: none"> • Finansų kontrolė ir įstatymų numatyta apskaita • Pajamų surinkimas ir mokėjimų apdorojimas 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalinga papildoma talpa.
Teisinė informacija	<ul style="list-style-type: none"> • Teisinės konsultacijos ir pagalba 	Yra, bet ribota talpa.	Papildomi užsakomieji pajėgumai.

7-26 lentelė: Išplėstinei partnerystei reikalingos kompetencijos

Funkcija	Kompetencija	Šiuo metu galima apimtis	Reikalingi papildomi gebėjimai arba kompetencija
Strategijos ir programos valdymas	<ul style="list-style-type: none"> Autobusų strategijos rengimas ir valdymas IP valdybos valdymas ir atsakomybė už IP plano ir schemos pakeitimus Nuolatinės naujovės Būsimų poreikių prognozavimas Strateginių programų priežiūra 	Tam tikros galimybės jau yra.	Šiuo metu skiriamas autobusų transformavimo vadovas.
Komercinis valdymas	<ul style="list-style-type: none"> Bilietai pardavimo ir kainų nustatymo strategija, įskaitant kelių operatorių bilietų pardavimo produktus 	Šiuo metu turimi minimalūs įgūdžiai.	Užsakomoji pagalba, padedanti nustatyti ir naujas pareigas, kurias reikia prižiūrėti/valdyti.
Autobusų planavimas ir plėtra	<ul style="list-style-type: none"> Autobusų paslaugų registracijų tvarkymas Tinklo planavimas ir konkursų rengimas Ryšiai su operatoriais 	Šiuo metu yra, bet reikia daugiau pajėgumų įgyvendinti autobusų tinklo patobulimus.	Papildomas vaidmuo administruojant autobusų paslaugų registracijas.
Pirkimų ir sutarčių valdymas	<ul style="list-style-type: none"> Sutarties specifikacijos ir dokumentacija Sutarties sudarymo ir pasiūlymų vertinimo priežiūra Atitikties stebėseną ir paslaugų teikimas Sutarties mokėjimai Sutarties pakeitimai 	Šiuo metu yra, bet reikia daugiau pajėgumų, kad būtų galima įdiegti autobusų tinklo patobulimus.	Papildomi pajėgumai, reikalingi žymiai patobulintam tinklui įgyvendinti.
Autobusų eksploatavimas ir stebėjimas	<ul style="list-style-type: none"> Ryšiai su operatoriais, susiję su kasdieniu paslaugų valdymu ir sutrikimais dėl kelių darbų ar didelių įvykių Klientų susirašinėjimas realiuoju laiku KPI ir tinklo standartų stebėseną ir vertinimas 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.

Funkcija	Kompetencija	Šiuo metu galima apimtis	Reikalingi papildomi gebėjimai arba kompetencija
Infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> • Turto registro tvarkymas • Autobusų stotelių, pastogių ir įrangos valdymas ir plėtra • Ryšys su autobusų stočių savininkais • Ryšiai su autobusų ir „Park & Ride“ aikštelių savininkais 	Yra, bet ribota talpa.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.
Klientų patirtis, reklama, rinkodara ir komunikacija	<ul style="list-style-type: none"> • Klientų ir suinteresuotųjų šalių įtraukimas ir atsiliepimai • Klientų skundai ir užklausa • Prekės ženklo kūrimas • Informacijos teikimas • Rinkodara 	Kai kurios centrinės komunikacijos, bet ne specialiai skirtos viešajam transportui.	Reikalingi papildomi pajėgumai ir galimybės.
Santykiai su žmonėmis	<ul style="list-style-type: none"> • CPCA personalo poreikių valdymas viešojo transporto komandoje • Minimalių standartų operatoriaus personalui nustatymas • Mokymo reikalavimai 	Egzistuoja su ribotu poreikiu vystytis.	Papildomų reikalavimų nėra.
Finansai	<ul style="list-style-type: none"> • Finansų kontrolė ir įstatymų numatyta apskaita 	Egzistuoja su ribotu poreikiu vystytis.	Papildomų reikalavimų nėra.
Teisinė informacija	<ul style="list-style-type: none"> • Teisinės konsultacijos ir pagalba 	Yra, bet ribota talpa.	Papildomi užsakomieji pajėgumai.

7.257 Perėjus prie franšizės arba IP, atsiras poreikis padidinti Jungtinės veiklos institucijos komandos pajėgumus ir išplėsti kompetencijų spektrą. Tikėtini papildomi vaidmenys, kurių reikia abiem, apibendrinti 7-27 toliau, kartu nurodant išlaidas 2024-2026 m.

7-27 lentelė: Reikalingi papildomi ištekliai

Funkcijos	Franšizė – darbuotojų skaičius	IP – darbuotojų skaičius
Strateginis vadovavimas	1	1
Tinklo planavimas ir paslaugų plėtra	5	3
Infrastruktūra ir bilietų pardavimas	3	3
Sutartys ir viešieji pirkimai	2	0
Komunikacija, informacija ir prekės ženklas	4	3
Iš viso papildomų įrašų	15	10
Numatomos papildomų įrašų išlaidos	£ 2,76m	£ 0,9 mln.
Numatomos kitų vidinių paramos funkcijų ir užsakomosios paramos išlaidos	£ 2,3 mln.	Netaikoma
Iš viso papildomų išlaidų	5,06mln. £	£ 0,9 mln.

L26 klausimas

Jungtinės veiklos institucija turės padidinti savo pajėgumus ir galimybes valdyti autobusų paslaugų gerinimą tiek Franšizės, tiek Išplėstinės partnerystės atveju. Ar turite pastabų apie šiuos planus?

Tarpvalstybinės paslaugos ir paslaugų leidimai

7.258 Pradėjus teikti pirmąsias franšizės paslaugas, Jungtinės veiklos institucija įgyvendins franšizės schemą visoje savo teritorijoje. Todėl visos paslaugos, kurioms nesuteikta franšizė, įskaitant tas, kurių franšizė bus suteikta vėliau, turės būti teikiamos pagal paslaugų leidimus.

7.259 Jungtinės veiklos institucija įdiegs paslaugų leidimų sistemą, kuri leis skirtingiems paslaugų tipams nustatyti skirtingus reikalavimus. Tai gali apimti specifikacijas, susijusias su kitų operatorių bilietų priėmimu ir kitais transporto priemonių ir (arba) paslaugų reikalavimais.

7.260 Konkrečių tipų paslaugų leidimų trukmė turi būti aiški prieš operatoriams kreipiantis dėl jų. Bet kokio Paslaugų leidimo, taikomo paslaugoms, kurioms dar nesuteikta franšizė, galiojimo trukmė bus iki tos dienos, kai šios paslaugos taps franšizėmis, užtikrinant paslaugų tęstinumą ir sklandų perėjimą.

7.261 Prieš nustatant paslaugų leidimo procesą, bus atskirai konsultuojamasi su operatoriais ir kitomis suinteresuotomis šalimis (įskaitant kaimynines institucijas), kurios apims galimas sąlygas, kurios gali būti taikomos, įskaitant:

- Galimybė įsigyti bilietus arba sumokėti kainas tam tikru būdu.
- Reikalavimas operatoriams priimti ar išduoti nurodytus bilietus ir laikytis tų bilietų kainų.
- Reikalavimas, kad transporto priemonės atitiktų konkrečius standartus (pvz., Amžius ir išmetamieji teršalai).
- Klientų aptarnavimo standartų nustatymas.
- Veiklos standartų nustatymas.
- Reikalavimas pasiūlyti keliones su nuolaida nurodytoms grupėms.

- Reikalavimas skelbti informaciją apie franšizės zonoje teikiamas paslaugas (įskaitant kainas), taip pat kitas paslaugas.

7.262 Siekiama, kiek įmanoma, suderinti paslaugų leidimo reikalavimus su franšizės schemos reikalavimais, kad būtų užtikrintas paslaugų nuoseklumas visoje teritorijoje.

7.263 Jungtinės veiklos institucija koordinuos Tarnybos leidimo politikos pareiškimo paskelbimą, kad jis vyktų po franšizės schemos paskelbimo. Politikos pareiškime bus išskirti skirtingi paslaugų leidimų tipai. Tikėtina, kad šie paslaugų leidimai paslaugoms, teikiamoms iki franšizių įvedimo, turės kitokį reikalavimą nei ilgalaikėms tarpvalstybinėms paslaugoms.

7.264 Teikdama paraišką gauti paslaugų leidimą teikti ne franšizės paslaugas, Jungtinės veiklos institucija galės atsižvelgti į paslaugą ir jos poveikį visoms franšizės paslaugoms. Jungtinės veiklos institucija turės teisę atsisakyti paslaugų, kurios atitinka Paslaugų leidimo reikalavimus, tačiau, Jungtinės veiklos institucijos nuomone, gaus pajamų už franšizės paslaugas ar kitas paslaugas, teikiamas pagal Paslaugų leidimus.

Įgyvendinimas

7.265 Žemiau nurodyti franšizės terminai. Šiame etape jie yra tik orientaciniai ir turi būti išsamiau planuojami, ypač siekiant užtikrinti, kad nei Jungtinės veiklos institucijos darbuotojai, nei operatoriai nebūtų priblokšti būtino darbo masto.

7-28 lentelė: *Franšizė – bendrasis tvarkaraštis*

Elementas	Aprašymas	Laiko skalė
Sprendimas pateikti franšizės vertinimą nepriklausomam auditui		2023 m. rugsėjis
Nepriklausomas auditas		2023 m. spalio mėn. – 2024 m. birželio mėn.
Sprendimas vykti į viešas konsultacijas	Projekto valdybos patvirtinimas	2024 m. liepa
Viešos konsultacijos ir suinteresuotųjų šalių dalyvavimas	Internetinės ir popierinės apklausos parinktys, palaikomos renginių metu	2024 m. rugpjūtis-lapkritis
Atsiliepimų į konsultacijas analizė ir konsultacijų ataskaitos parengimas	Sentimentų matavimas ir reagavimas į konkrečius atsiliepimus, jei reikia	2024 m. lapkritis-gruodis
Sprendimas, ar suteikti franšizę	Peržiūrėdami pasiūlymą apsvaistykite bet kokius galimus pokyčius, atsirandančius dėl konsultacijų ar rinkos sąlygų	2025 m. sausis
Pasirengimas franšizės pirkimui	Pirkimo specifikacijų, konkurso dokumentacijos rengimas ir vertinimo metodų suderinimas	2025 m. kovas-gegužė
Viešieji pirkimai	Galimybė būsimiems operatoriams tapti franšizės gavėjais	2025 m. gegužė-lapkritis
Pirmųjų franšizės sutarčių sudarymas	Apdovanojimai ir sustabdymo laikotarpiai	2026 m. kovas-balandis
Mobilizavimas sutarčių ir paslaugų leidimų schemos įdiegimui	Operatoriai rengia žmonių planus TUPE ir mokymams,	2026 m. gegužė – 2027 m. rugpjūtis

Elementas	Aprašymas	Laiko skalė
	stato bet kokius sandėlius ir susijusią infrastruktūrą, užsako bet kokias transporto priemones	
Franšizuotas tinklas įdiegtas įvedus pirmąsias franšizuotas paslaugas ir paslaugų teikimo leidimus	Pirmosios paslaugos pradamos teikti prieš naujus mokslo metus	2027 m. rugsėjis

7.266 Jei IP turėjo būti įgyvendintas, tada žingsniai, kaip tai pasiekti, yra išdėstyti 7-29. Šiame etape terminai yra orientaciniai, nes dar nežinomas priemonių ir įsipareigojimų, kurie būtų įtraukti, mastas, kiek laiko jie užtruktų, kol būtų įvykdyti, arba kokie terminai būtų pasiekiami, kad būtų laikomasi sutartų įsipareigojimų.

7-29 lentelė: IP – Tvarkaraščio metmenys

Elementas	Aprašymas	Laiko skalė
Skelbti pranešimą apie ketinimą sudaryti IP		2024 m. liepa
Neoficialios diskusijos su autobusų operatoriais apie galimus elementus, kurie bus įtraukti į IP	Apskritojo stalo diskusijos su operatoriais ir atstovais	2024 m. rugpjūtis-rugsėjis
Autobusų operatorių forumo perėjimas į oficialią IP tarybą su įgaliojimais	Valdymas, organizavimas ir pakviestieji, dėl kurių susitarta	2024 m. rugsėjis
Oficialios grupės/individualios diskusijos su operatoriais dėl įtrauktinų elementų ir įsipareigojimų/reikalavimų	Grupinių užsiėmimų ir susitikimų su esamais operatoriais, įskaitant bendruomenės transportą, derinys	2024 m. spalio-lapkritis
Remdamiesi autobusų strategija ir sutarta BSIP, suformuluokite IP planą	Suplanuokite įtraukti tvarkaraštį, viziją ir tikslus	2024 m. gruodis – 2025 m. sausis
Suformuluokite IP schemą, į kurią būtų įtraukti galimi įsipareigojimai ir reikalavimai CPCA, kitoms institucijoms ir operatoriams.	Įtraukti suinteresuotųjų šalių atsiliepimus ir tikslus, susijusius su režimo keitimu, anglies dioksido kiekio mažinimu ir kt.	2024 m. gruodis – 2025 m. sausis
Sutikti pateikti IP planą ir schemą operatoriaus prieštaravimo mechanizmui	Projekto valdybos patvirtinimas	2025 m. sausis
Operatoriaus prieštaravimo mechanizmas		2025 m. vasaris
Teisės aktais nustatyta konsultacija		2025 m. kovas
Atsakymas į konsultaciją	Atsiliepimų peržiūra ir bet kokių schemos variantų svarstymas	2025 m. balandis
Padarytas IP planas ir schema bei paskelbtas pranešimas apie tai		2025 m. gegužė
Įsigalioja IP plano ir Schemos reikalavimai		2025 m. birželis

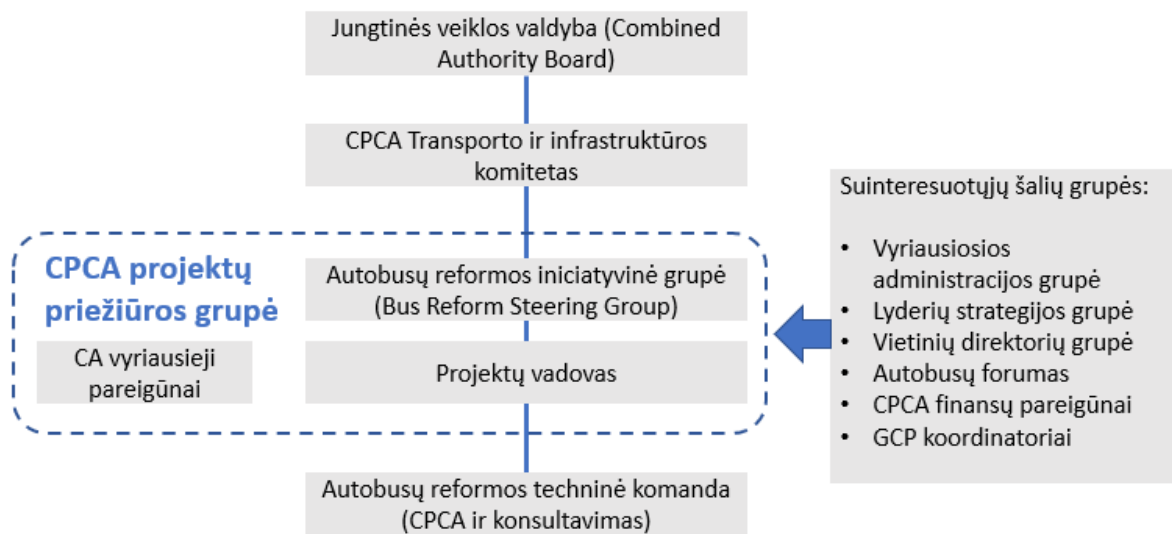
Programos valdymas ir administravimas

7.267 Svarbu užtikrinti, kad franšizės schema arba IP būtų kruopščiai valdomi, siekiant užtikrinti, kad suinteresuotųjų šalių parama būtų palaikoma ir kad būtų realizuota atitinkama nauda.

Autobusų reformos procesui prižiūrėti pasirinktas tvirtas projektų valdymo metodas. Tai buvo nustatyta siekiant bendrų tikslų:

- Esamų atskaitomybės struktūrų naudojimas sprendimų priėmimui.
- Efektyvus techninio darbo, susijusio su pristatymo galimybių kūrimu ir vertinimu, valdymas.
- Tinkamas suinteresuotųjų šalių interesų įtraukimas, abipusio bendravimo palengvinimas, kai suinteresuotosios šalys informuojamos apie pažangą ir turi galimybių daryti įtaką pokyčiams.

Paveikslėlis 7-8: Dabartinis valdymas ir administravimas



7.268 Jungtinės veiklos institucija turi aiškiai apibrėžtą valdymo sistemą, skirtą autobusų reformos programai ir sprendimams, susijusiems su kiekvieno pristatymo varianto vertinimo ir planų rengimu, prižiūrėti, kaip parodyta pirmiau.

7.269 Techniniam darbui vadovavo pagrindinė projekto komanda. Ją sudaro Jungtinės veiklos institucijos darbuotojai kartu su specialistų patarėjais ir konsultacine pagalba. Projekto komandą remia ir jai vadovauja autobusų reformos iniciatyvinė grupė (kuri susitinka kas mėnesį) ir Jungtinės veiklos institucijos vyriausieji pareigūnai. Paskirtas projekto vadovas koordinavo veiklą ir buvo pagrindinis ryšys su projekto komanda.

7.270 Jungtinės veiklos institucijos Projektų priežiūros grupė yra kolektyviai atsakinga už:

- Autobusų reformos projekto vizijos turėjimas ir palaikymas.
- Bendra atskaitomybė už projekto pristatymą ir rizikos valdymą.
- Projekto apimties ir krypties suderinimas.
- Užtikrinti, kad vertinimas suteiktų įperkama sprendimą.
- Užtikrinti vadovavimą ir vadovavimą projekto darbo kryptims bei atskaitomybės reikalavimams.
- Platesnių organizacinių procesų koordinavimas.
- Visų techninių aspektų patikrinimas ir patikinimo teikimas bei projekto rezultatų patvirtinimas.

- Užtikrinti, kad būtų tinkami įgūdžiai ir išteklių projekto veiklai vykdyti.
- Prisidėti prie veiksmingo projekto progresavimo.
- Tinkamo ataskaitų teikimo tvarkaraščio sudarymas.

7.271 Projektų priežiūros grupė atsiskaito Jungtinės veiklos institucijos Transporto ir infrastruktūros komitetui (TIC), Jungtinės veiklos institucijos valdybai ir merui. Projekto iniciatyvinė grupė renkasi kas mėnesį. Atnaujintos ataskaitos pateikiamos TIC ir Jungtinės veiklos institucijos valdybai.

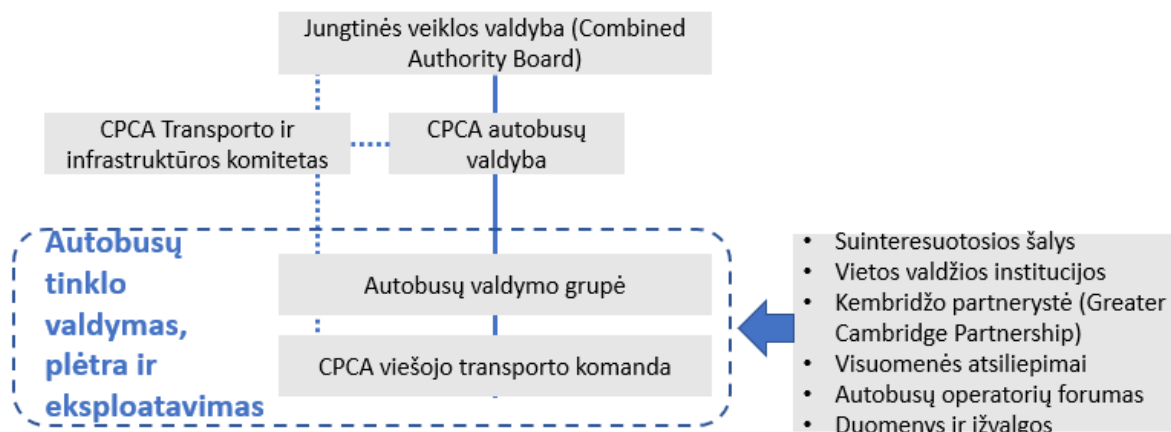
Franšizės schemas valdymas

7.272 Nors CPCA turi aiškią ir apibrėžtą valdymo struktūrą, reikėtų tam tikrų pakeitimų, kad būtų pritaikytas autobusų franšizavimas ir būtinybė deleguoti kasdienį valdymą ir sprendimų priėmimą, taip pat atspindėti padidėjusius vaidmenis ir atsakomybę, kurie atsirastų Jungtinės veiklos institucijai. Autobusų valdyba būtų įsteigta kaip Jungtinės veiklos institucijos valdybos pakomitetas. Šis pakomitetas prižiūrėtų, vadovautų ir gautų ataskaitas iš nevykdomosios grupės (autobusų valdymo grupės), kuri būtų tiesiogiai atsakinga už franšizuojamą autobusų tinklą. Išplėsta Jungtinės veiklos institucijos viešojo transporto komanda būtų atskaitinga Autobusų valdymo grupei.

7.273 Autobusų valdymo grupė palaikytų ryšius su suinteresuotųjų šalių interesais ir atskiromis vietos valdžios institucijomis dėl franšizės tinklo eksploatavimo. Dabartinis autobusų forumas taip pat toliau susitikinėtų kas mėnesį, kad aptartų bendruosius veiklos klausimus; reklaminę veiklą; procesų ir susitarimų, susijusių su franšizės tinklu ir paslaugomis, teikiamomis pagal paslaugų leidimus, vykdymą ir tobulinimą.

7.274 Atskiros valdžios institucijos galėtų daryti įtaką franšizės operacijų formai savo teritorijose, palaikydamos ryšius tiek su Autobusų valdyba, tiek su Autobusų valdymo grupe.

Paveikslėlis 7-9: Franšizės valdymas



7.275 Autobusų valdyba būtų atsakinga už pagrindinius sprendimus, susijusius su franšizės tinklu, užtikrinant visos franšizės schemas nuoseklumą ir tai, kad joks sprendimas neturėtų neigiamos įtakos schemai.

7.276 Autobusų valdyba valdytų ir prižiūrėtų franšizės schemos pristatymą ir vykdymą. Prireikus susitikimai vyktų kas mėnesį ir išimties tvarka. Ji būtų atsakinga už:

- Bendra atskaitomybė už franšizės schemos veikimą ir rizikos valdymą.
- Teikti vadovavimą ir vadovavimą franšizės schemai, kad būtų realizuota nauda ir pasiekti reikiami rezultatai.
- Tinklo veiklos stebėsenos ataskaitų gavimas, siekiant informuoti strateginę kryptį reaguojant į besikeičiančias veiklos sąlygas, pvz., sąnaudų ar pajamų svyravimus, palyginti su prognozuojamais skaičiavimais.
- Koordinuoti platesnius organizacinius procesus, reikalingus franšizės schemos pažangai remti, laikantis platesnių organizacinio valdymo reikalavimų.
- Įgūdžių ir išteklių teikimas ir paskirstymas, siekiant palengvinti franšizės schemos veiklą.
- Išlaikyti franšizės schemos strateginę svarbą, atsižvelgiant į verslo ir aplinkos pokyčius.
- Veikia kaip autobusų tinklo ambasadorius ir prisideda prie veiksmingos franšizės schemos tikslų ir uždavinių pažangos.
- Užtikrinti, kad būtų laikomasi ataskaitų teikimo Jungtinės veiklos institucijos valdybai tvarkaraščio.

7.277 Atlikus franšizės schemą, Jungtinės veiklos institucija gali bet kuriuo metu siekti ją pakeisti.

7.278 Jei reikėtų iš dalies pakeisti schemos reikalavimus, pavyzdžiui, teritoriją, su kuria susijusi schema, arba paslaugų, kurias ketinama teikti, aprašymą, būtų laikomasi Transporto įstatyme nustatyto formalaus keitimo proceso. Bet kokie nedideli pakeitimai, pvz., kasdieniai paslaugų reikalavimai (pvz., paslaugų tvarkaraščio keitimas arba greitojo gabenimo paslaugų įvedimas esamame maršrute), būtų įgyvendinami netaikant teisės aktų nustatyto proceso per Jungtinės veiklos institucijos autobusų valdybą.

7.279 Jei reikia pakeisti schemos reikalavimus, Jungtinės veiklos institucija turėtų paskelbti pranešimą, kuriame būtų nurodyta pakeitimų įsigaliojimo data, ir pranešti apie tai Eismo komisaro biurui per 14 dienų nuo pranešimo paskelbimo. Ji taip pat turėtų konsultuotis dėl pasiūlymų, užtikrindama, kad dėl paslaugos pakeitimo pobūdžio būtų konsultuojamasi su visomis atitinkamomis suinteresuotosiomis šalimis (įskaitant operatorius ir CMA) ir vietos bendruomenėmis. Konsultacijos užtikrintų, kad su siūlomais pakeitimais susijęs poveikis, nauda ir rizika būtų visapusiškai ištirti ir įvertinti prieš juos įgyvendinant.

7.280 Pasibaigus konsultacijoms, meras priims galutinį sprendimą, ar keisti schemą.

7.281 Atlikus franšizės schemą, Jungtinės veiklos institucija gali manyti, kad dabartinė schemos forma yra neperspektyvi, ir ieškoti pokyčių. Tačiau, jei ji mano, kad franšizės schema turėtų būti panaikinta, ji gali tai padaryti tik įsitikinusi, kad taikoma viena iš šių sąlygų:

- Vietos autobusų paslaugos vietovėje, kuriai taikoma schema, gali būti geresnės, jei schema nebūtų taikoma.
- Tolesnis sistemos veikimas gali sukelti finansinių sunkumų institucijai.
- Tikėtina, kad tolesnio schemos taikymo našta nusvers tokio taikymo naudą.

7.282 Franšizės schemos panaikinimui taikoma ta pati procedūra kaip ir schemos sudarymui, išskyrus tai, kad netaikomas Transporto įstatymo 123G straipsnio 3 dalis. Meras turi priimti bet kokį sprendimą atšaukti franšizės schemą.

IP valdymas

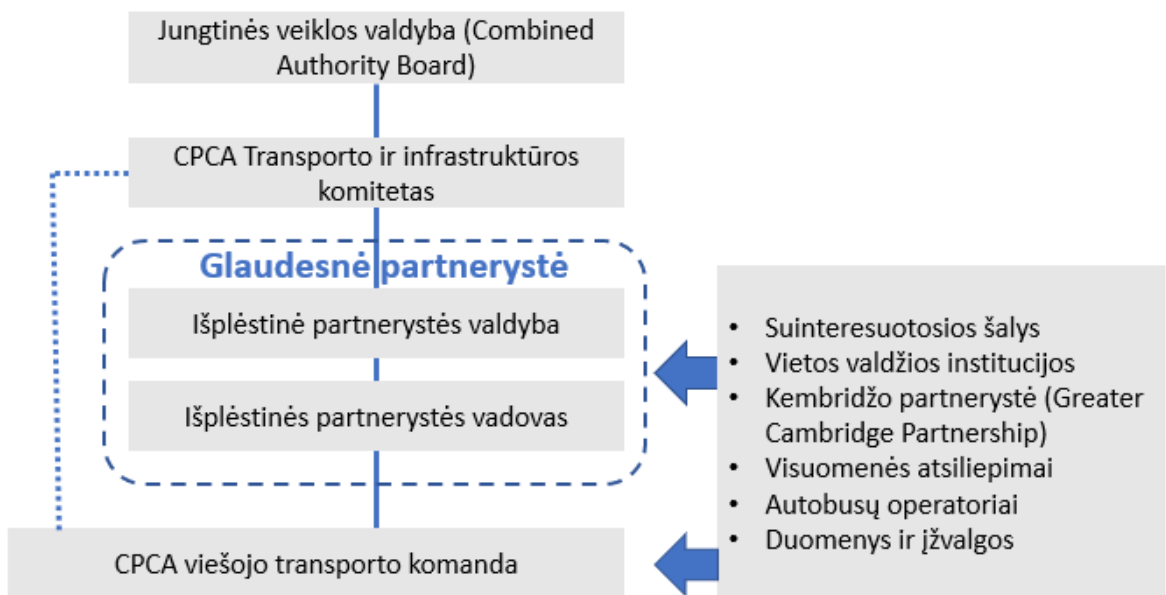
7.283 Norint realizuoti IP teikiamą naudą, reikėtų aiškaus ir įgyvendinamo valdymo. Tai būtų ketinimas remtis dabartinėmis organizacinėmis struktūromis. Autobusų forumas oficialiai taptų IP valdyba, kuri būtų atsakinga už IP plano ir schemos rengimo ir valdymo priežiūrą. Į valdybą taip pat būtų įtraukti steigiamųjų institucijų atstovai, leidžiantys jiems daryti įtaką tam, kas įtraukta. Taip pat jų gali būti paprašyta pateikti įsipareigojimus infrastruktūros objektų, pavyzdžiui, prioritetinių autobusų priemonių ir autobusų stočių, forma.

7.284 IP plane iš esmės atspindėtų Autobusų strategijos ir BSIP siekiai.

7.285 IP valdybos veikla būtų reglamentuojama atskirais įgaliojimais. Valdybos posėdžiai vyktų kas mėnesį, kol būtų parengtas IP planas ir schema, po kurių būtų priimtas sprendimas dėl posėdžių dažnumo.

7.286 IP valdyba susitartų, ką įtraukti į IP planą ir schemą, įskaitant išsamią informaciją apie įsipareigojimus, susijusius su įrenginiais ir priemonėmis, kurios turi būti suteiktos, ir reikalavimus operatoriams. Prireikus su kiekvienu operatoriumi būtų rengiamos individualios diskusijos, siekiant susitarti dėl ambicijų ir įsipareigojimų.

Paveikslėlis 7-10: IP valdymas



7.287 Kuriant IP schemą, būtų sukurtas specialus keitimo mechanizmas, kuris būtų naudojamas būsimiems keitimams, supaprastinant procesą, palyginti su pradiniu.

7.288 Prašymą pakeisti IP planą bet kuris IP valdybos narys gali pateikti bet kuriuo metu. Bus pateiktas pranešimas apie posėdį, kuriame bus apsvarstytas variantas. Jei valdyba su tuo

sutiktų, būtų taikomas operatoriaus prieštaravimo mechanizmas ir būtų konsultuojamasi su teisės aktais, po to Jungtinės veiklos institucija atliktų pakeitimą.

7.289 Naudojant sutartą specialų keitimo mechanizmą, bet kuris IP valdybos narys galėtų oficialiai pateikti svarstyti IP schemos pakeitimą. Vėlgi, būtų pranešta apie valdybos posėdį, kuriame būtų apsvarstytas galimas variantas. Jei posėdyje būtų pasiektas vieningas susitarimas, jis būtų patvirtintas ir tada būtų priimtas be jokių tolesnių veiksmų. Jei nebūtų vienbalsio susitarimo, siūlomas variantas būtų pateiktas per supaprastintą operatoriaus prieštaravimo mechanizmą 14 dienų. Jei bus patvirtinta, ji bus tęsiama nesiimant jokių tolesnių veiksmų.

7.290 IP planas gali būti parengtas tik tuo atveju, jei yra papildoma IP schema. Be to, IP schema negali egzistuoti be IP plano.

7.291 Naudojant sutartą specialų keitimo mechanizmą, bet kuris IP valdybos narys galėtų oficialiai pateikti svarstymą dėl IP schemos atšaukimo. Vėlgi, būtų pranešta apie valdybos posėdį, kuriame būtų svarstomas galimas atšaukimas taip pat, kaip ir schemos keitimas.

Valdymo dokumento išvada

7.292 Franšizės atveju reikėtų įgyvendinti naują veiklos sistemą, kurią prižiūrėtų naujos valdymo ir organizacinės struktūros. Franšizės schema žymiai pakeistų autobusų paslaugų organizavimą, planavimą ir teikimą, o Jungtinės veiklos institucija prisiimtų daugiau atsakomybės ir reikalautų papildomų darbuotojų išteklių bei pajėgumų.

7.293 KA jau pradėjo savo viešojo transporto komandos plėtrą, kuri suteiktų pagrindą tolesnei plėtrai, jei būtų patvirtintas sprendimas įdiegti franšizės schemą. Valdymo dokumente pabrėžiama, kad komandai reikėtų iki 15 papildomų pareigybių.

7.294 Perėjimas prie franšizės tinklo yra užprogramuotas taip, kad pirmosios franšizės paslaugos būtų teikiamos per pirmuosius aštuonis mėnesius ir užtruktų apie 3 metus, kai bus priimtas sprendimas jas įdiegti.

7.295 Ambicijos dėl autobusų tinklo galėtų būti įgyvendintos per IP. Perėjimas prie struktūrų, kad tai būtų pasiekta, būtų gana paprastas, palyginti su dabartine padėtimi. IP planas ir schema galėtų būti parengti per metus (jei Jungtinės veiklos institucija ir operatoriai susitartų), o schemoje būtų nustatytos įvairios įsipareigojimų ir reikalavimų įvedimo datos ir terminai.

7.296 Jungtinės veiklos institucijos viešojo transporto komandai reikėtų šiek tiek išplėsti veiklą, kad IP būtų sėkmingas, ir galbūt skirti 8-10 papildomų pareigybių.

7.297 Nors Jungtinės veiklos institucija galėtų nustatyti franšizės schemos sąlygas, dėl IP plano ir schemos sąlygų reikėtų derėtis su operatoriais. Jei visiško susitarimo pasiekti nepavyks, pasiūlymai bus pateikti operatoriaus prieštaravimo mechanizmui. Jei atitinkama paramos riba nebus pasiekta, IP schema nebus taikoma.

L27 klausimas

Valdymo dokumente išdėstyta, kaip Jungtinės veiklos institucija valdytų autobusų tinklą pagal Franšizę arba Išplėstinę partnerystę. Ar turite komentarų apie šiuos planus?

Vertinimo išvada

7.298 Šiame įvertinime išdėstyta autobusų paslaugų teikimo reguliavimo reforma visame Kembridžšyro ir Piterboro regione. Ji buvo vykdoma pagal Transporto įstatymą ir remiantis atitinkamomis gairėmis, laikantis Strateginio, Ekonominio, Komercinio, Finansinio ir Valdymo dokumentų struktūros.

7.299 Franšizės rekomendacijų reikalavimai nagrinėjami taip:

- **Perspektyva pokyčiams** aptariama strateginiame dokumente, nurodant įsikišimo ir reikšmingų pokyčių poreikį, kad būtų pasiekti Autobusų strategijoje ir BSIP numatyti siekiai.
- **Autobusų reformos tikslai** išdėstyti strateginiame dokumente.
- **Variantai** – galimi variantai (IP arba franšizė) apibūdinti Strateginiame dokumente.
- **Galimybių vertinimas** – galimybės vertinamos visuose penkiuose dokumentuose, atsižvelgiant į gebėjimą pasiekti bendrus tikslus ir vertinant riziką, išteklių poreikius, įperkumą, naudą ir ekonominį naudingumą.
- **Tinkamiausio varianto pasirinkimas** – tai apibūdinama išvadoje, parengtoje remiantis visų penkių dokumentų analize ir vertinimu.

Strateginis dokumentas

7.300 Strateginis dokumentas pabrėžia, kad norint pasiekti platesnių Jungtinės veiklos institucijos politinių ambicijų, įskaitant autobusų strategijose išdėstytas ambicijas, reikia pokyčių. Visų pirma reikia iš esmės patobulinti autobusų tinklą, kad būtų pasiekti tikslai iki 2030 m. automobilių nuvažiuojamą atstumą sumažinti 15 proc. ir padvigubinti autobusų naudojimą.

7.301 Autobusų strategijos vizija yra visapusiško autobusų paslaugų tinklo Kembridžšyre (Cambridgeshire) ir Piterbore (Peterborough), kuris žmonėms yra patogus, paprastas naudoti, patikimas, įtraukus ir ekonomiškai naudingas ir siūlo perspektyvią alternatyvą automobiliui, teikimas.

7.302 Patobulintas tinklas su didesniu junglumu ir prieinamumu galėtų būti pasiekiamas tiek IP, tiek franšizės būdu. Tačiau franšizė leistų kompetentingai institucijai geriau kontroliuoti ir daryti įtaką tinklo formai ir stabilumui, taip pat užtikrinti paslaugų ryšius ir integruotas kainas bei bilietų pardavimą. Viso numatyto pakeitimo įgyvendinimas užtruktų panašų laiką IP arba franšizės atveju. Pagal IP pokyčių įgyvendinimas priklausytų nuo derybų su operatoriais, kurios dėl kai kurių platesnio užmojo reikalavimų galėtų užtrukti ilgesnį laiką (o kai kuriais atvejais gali būti visai nepasiektos). Tačiau pakeitimai galėtų būti laipsniškai įvedami, kai dėl jų buvo susitarta, o ne visi vienu metu, kaip būtų Franšizės atveju. Franšizės atveju Jungtinė veiklos institucija galėtų nustatyti terminus ir užtikrinti jų laikymąsi, jei būtų pakankamai išteklių.

7.303 Toliau pateikiamas IP ir franšizės naudos palyginimas vidutiniu investicijų lygiu (labiausiai tikėtinas būsimas scenarijus).

Paveikslėlis 7-11: Privalumų palyginimas – vidutinės trukmės investavimo scenarijus

Privalumai	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Keleivių efektyvumo privalumai	Vidutinis atlygis	Didelis privalumas

Ekonominė nauda	Vidutinis atlygis	Didelis privalumas
Parama platesniems Jungtinės veiklos institucijos siekiams ir iniciatyvoms	Vidutinis atlygis	Didelis privalumas
Šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimas	Šiek tiek naudos	Vidutinis atlygis
Oro kokybės emisijų mažinimas	Šiek tiek naudos	Vidutinis atlygis
Nepiniginės išmokos	Vidutinis atlygis	Didelis privalumas

7.304 Tiek IP, tiek franšizės variantai suteikia Jungtinės veiklos institucijai privalumą, kad konkurencija padėtų pasiekti kainos ir kokybės santykį. IP schema leis įveikti kai kuriuos grobuoniškos konkurencijos nereguliuojamoje rinkoje trūkumus, suteikiant tam tikrą apsaugą esamiems ir naujiems operatoriams, kartu išlaikant bet kokią naudą, kurią gali suteikti gatvės konkurencija. Franšizei reikalinga operatorių konkurencija dėl paslaugų sutarčių, kad būtų užtikrinta geriausia vertė ir maksimaliai padidintas paslaugų, kurios gali būti teikiamos pagal turimą biudžetą, skaičius. Šiam tikslui pasiekti parengta Siūlomos franšizės schemos struktūra.

7-30 lentelė: *Poveikio konkurencijai palyginimas – vidutinių investicijų scenarijus*

Poveikis	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Numatomas poveikis konkurencijos dėl autobusų paslaugų teikimo lygiui ir pajėgumui	Minimalus poveikis autobusų operatorių skaičiui rajone	Galimybė pritraukti į rinką naujus operatorius

7.305 Kalbant apie maksimalią naudą vartotojams per koordinuotą paslaugų teikimą, integruotą bilietų pardavimą, paslaugų stabilumą ir informacijos teikimą, franšizė suteikia Jungtinės veiklos institucijai galimybę taikyti labiau integruotą požiūrį į bendrą siūlomo tinklo planavimą ir teikimą.

7-31 lentelė: *Kokybės ir integracijos privalumų palyginimas – vidutinės trukmės investavimo scenarijus*

Poveikis	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Poveikis pajamoms	Privalumas	Didelis privalumas
Nepiniginiai kokybės ir integracijos privalumai	Privalumas	Didelis privalumas

7.306 Gebėjimas planuoti ir koordinuoti visą tinklą suteiks lankstumo pritaikyti ir koreguoti paslaugų pasiūlymą, kad būtų užtikrintas nuolatinis tinklo tvarumas ir įperkamumas. Sprendimų priėmimą ir šių koregavimų valdymą palengvins Jungtinės veiklos institucijos prieiga prie nuolatinių, išsamių veiklos duomenų, užtikrintų franšizės sutartimis.

7.307 Apskritai Strateginiame dokumente daroma išvada, kad Franšizė suteiktų pranašumą prieš IP.

Ekonominis dokumentas

7.308 Pagrindinis Ekonominio dokumento aspektas yra tai, ar IP ar franšizė yra ekonomiškai naudinga viešajam sektoriui. Dokumente nagrinėjamos galimybės, atsižvelgiant į jų poveikį platesnei visuomenei, įvertinant ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę naudą.

7.309 Vertinimas buvo atliktas remiantis pajamų ir veiklos sąnaudų prognoze pagal paslaugas, kad būtų galima suprasti poveikio pasiskirstymą keleiviams, kitiems gyventojams ir keliautojams,

operatoriams (įvairaus dydžio, tiek esamiems, tiek naujiems rinkos dalyviams), vietos valdžios institucijoms ir centrinei valdžiai.

7.310 Analizė rodo, kad per vertinimo laikotarpį franšizės grynoji dabartinė vertė (GDV) yra apie 188 mln. GBP, palyginti su 123 mln. GBP IP. Be to, tai naudingiau užtikrinant platesnį nepiniginio poveikio ir privalumų spektrą ir mastą.

7.311 Gali būti neaiškumų dėl IP arba franšizės. IP tai gali įvykti ankstyvaisiais derybų ir susitarimo dėl įtrauktinų įsipareigojimų ir reikalavimų etapais. Franšizės atveju būtų neaiškumų pereinamuoju laikotarpiu, kai atsirastų galimybė teisiškai užginčyti arba operatoriams imtis veiksmų procesui sutrikdyti. Lygiai taip pat pirkimo pagal sutartį laikotarpiu gali kilti neaiškumų dėl rezultatų, priklausomai nuo konkurso strategijų ir operatorių priimtų sprendimų dėl kainodaros strategijų. Be to, visas autobusų tinklas susidurs su šiuo neapibrėžtumu.

7.312 Abiem atvejais neapibrėžtumo lygis eksploatavimo laikotarpiais yra mažas, nors pagal IP operatoriai vis dar turi komercinę laisvę bet kuriuo metu keisti paslaugas.

7.313 Kai siekiama pakeisti paslaugų teikimą ir tinklo eksploatavimą, IP atveria tolesnių derybų poreikį ir galimybę operatoriams prieštarauti, o franšizės tinklo pakeitimai bus reglamentuojami apibrėžtais sutarčių keitimo procesais, todėl sumažės neapibrėžtumas.

7-32 lentelė: *Ekonominės naudos palyginimas*

Poveikis	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Grynoji dabartinė vertė (GDV)	123 mln. £	188 mln. £
Bendras nepiniginis poveikis	Privalumas	Didelis privalumas
Paskirstymo privalumai	Nustatyta, kad nė viena grupė nepatiria neigiamo schemos poveikio	Nustatyta, kad nė viena grupė nepatiria neigiamo schemos poveikio
Pradinė kainos ir kokybės santykio kategorija	Didelis	Didelis
Neapibrėžtis pereinamuoju laikotarpiu	Vidutinis	Didelis
Neapibrėžtis darbo metu	Žemas	Žemas
Būsimas neapibrėžtumas	Didelis	Žemas
Ekonominė nauda, įskaitant platesnį poveikį	Vidutinis	Vidutinis
Pakoreguota pinigų vertė, atsižvelgiant į nepiniginį poveikį, paskirstymo naudą ir neapibrėžtumą.	Didelis	Didelis

7.314 Kalbant apie kainos ir kokybės santykį, tiek IP, tiek franšizė tai pasiekia, o pasiekta nauda yra didesnė už padarytas investicijas. Franšizės rezultatai yra šiek tiek geresni nei IP ir turi pranašumų, kalbant apie įtaką, kurią ji suteikia Jungtinės veiklos institucijai sprendžiant neapibrėžtumą ir vadovaujant naudos paskirstymui.

Komercinis dokumentas

7.315 Komerciniame dokumente nagrinėjama, ar siūlomi komerciniai susitarimai padėtų sėkmingai įgyvendinti pasirinktą variantą. Buvo įvertinta keletas komercinių tikslų, kaip parodyta 7-33.

7-33 lentelė: *Komercinių klausimų palyginimas*

Poveikis	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Viešojo sektoriaus įtaka	Vidutinis – žemas	Didelis
Geriausia kaina	Didelė vertė	Didelė vertė
Konkurencija tarp autobusų operatorių	Maža konkurencija	Vidutinė – didelė konkurencija
Tinkamas rizikos paskirstymas	Didesnė privačiojo sektoriaus rizika	Didesnė viešojo sektoriaus rizika
Įgyvendinimo paprastumas	Individualūs patobulinimai, kuriems reikalinga IP valdybos parama	Įdiegus franšizę, lengviau įgyvendinti patobulinimus
Atkūrimas ir lankstumas	Tinklas, kuriam taikomas veiksmingas suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimas sutrikimo metu	Jungtinės veiklos institucija turi daugiau kontrolės, kad galėtų veiksmingai valdyti tinklą, įskaitant trikdžių laikotarpius

7.316 Franšizė yra naudinga suteikiant Jungtinės veiklos institucijai didelę įtaką autobusų tinklui.

Tačiau franšizė apima daug daugiau pokyčių nei IP ir reikalauja daugiau išteklių bei galimybių ją įgyvendinti. Tai taip pat susijusi su didesne rizika Jungtinės veiklos institucijai valdyti.

Finansinis dokumentas

7.317 Finansiniame dokumente nagrinėjami prognozuojami pinigų srautai ir nurodomi pajamų šaltiniai, kad būtų galima įvertinti II įperkumą ir galimą finansinę riziką. Analizė grindžiama autobusų pajamų ir veiklos sąnaudų prognozėmis, naudojamomis Ekonominiame dokumente, kartu su nuosekliais investicijų lygiais konkrečioms variantams.

7.318 Šiame dokumente daroma išvada, kad bet kuriam iš variantų reikėtų didelės finansinės paramos per visą vertinimo laikotarpį. Reikia atsižvelgti ir į kapitalo investicijas, ir į nuolatinės pajamas, skirtas didesnio dažnio paslaugų tinklui remti, taip pat į bet kokią susijusią riziką.

Valdymo dokumentas

7.319 Valdymo dokumente atsižvelgiama į veiksnius, turinčius įtakos Jungtinės veiklos institucijos susitarimų įgyvendinamumui kiekvienam iš variantų. Siekiant įgyvendinti Jungtinės veiklos institucijai siekius pagal IP arba franšizę, reikės papildomų darbuotojų išteklių ir pajėgumų, taip pat stipresnės valdymo ir organizacinės struktūros. Franšizės atveju taip būtų labiau dėl didesnių pokyčių, susijusių su viso tinklo valdymu ir kontrole.

7.320 Tačiau franšizės atveju būtų lengviau pasiekti labiau koordinuotą ir sklandesnį tinklą. IP programai reikėtų daugiau laiko ir pastangų derantis su operatoriais dėl pokyčių ir reikalavimų.

Poveikio lygybei vertinimas (EqIA)

7.321 Siekiant palyginti poveikį skirtingoms saugomoms savybėms pasižyminčioms grupėms, buvo atlikta EqIA. Visą dokumentą galima rasti 6 priede, o jo santrauka pateikiama toliau.

7-34 lentelė: EqlA santrauka

Apsaugota grupė	Franšizės poveikis	Išplėstinės partnerystės poveikis
Amžius	<p>Daugeliui vyresnio amžiaus žmonių bus naudingas didesnis prieinamumas, atsirandantis dėl naujų į paklausą reaguojančių transporto (DRT) paslaugų.</p> <p>Vyresnio amžiaus žmonėms bus naudingas trumpesnis kelionių laikas.</p> <p>Patobulinimai, susiję su autobusų stotelių ir pastogių projektavimu ir teikimu, būtų naudingi vyresnio amžiaus žmonėms.</p>	<p>Daugeliui vyresnio amžiaus žmonių bus naudingas didesnis prieinamumas, atsirandantis dėl naujų DRT paslaugų.</p> <p>Vyresnio amžiaus žmonėms bus naudingas trumpesnis kelionių laikas.</p> <p>Patobulinimai, susiję su autobusų stotelių ir pastogių projektavimu ir teikimu, būtų naudingi vyresnio amžiaus žmonėms.</p>
Neįgalieji	<p>Neįgaliesiems kaimo vietovėse būtų naudingas didesnis prieinamumas, nes pagerėtų į paklausą reaguojančios transporto (DRT) paslaugos.</p> <p>Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir aprūpinimo patobulinimai būtų naudingi neįgaliesiems.</p> <p>Transporto priemonių ženklavimas būtų naudingas regėjimo ir pažinimo negalią turintiems asmenims.</p>	<p>Dėl geresnių DRT paslaugų neįgaliesiems kaimo vietovėse būtų naudingas didesnis prieinamumas.</p> <p>Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir aprūpinimo patobulinimai būtų naudingi neįgaliesiems.</p>
Lyties pakeitimas	<p>Keleiviams būtų naudinga patobulinta transporto priemonės konstrukcija, įskaitant papildomas saugumo priemones.</p> <p>Patobulinus autobusų stotelių ir pastogių dizainą bei suteikimą, būtų lengviau pakeisti lytį, nes pagerėtų saugumas.</p>	<p>Patobulinus autobusų stotelių ir pastogių dizainą bei suteikimą, būtų lengviau pakeisti lytį.</p>
Lytis	<p>Keleivėms ir šeimoms būtų naudingos sumažintos kainos.</p> <p>Keleiviams būtų naudinga sutrumpinti kelionės laiką.</p> <p>Keleivėms moterims būtų naudinga patobulinta transporto priemonės konstrukcija, įskaitant papildomas saugumo priemones.</p> <p>Patobulinus autobusų stotelių ir pastogių dizainą bei suteikimą, tai būtų naudinga keleivėms moterims.</p>	<p>Keleivėms ir šeimoms būtų naudingos sumažintos kainos.</p> <p>Keleiviams būtų naudinga sutrumpinti kelionės laiką.</p> <p>Patobulinus autobusų stotelių ir pastogių dizainą bei suteikimą, tai būtų naudinga keleivėms moterims.</p>

Apsaugota grupė	Franšizės poveikis	Išplėstinės partnerystės poveikis
Nėštumas ir motinystė	Sutrumpintas kelionių laikas būtų naudingas motinoms. Patobulintas automobilio dizainas būtų naudingas motinoms. Patobulinimai, susiję su autobusų stotelių ir pastogių projektavimu ir aprūpinimu, būtų naudingi motinoms.	Sutrumpintas kelionių laikas būtų naudingas motinoms. Patobulinimai, susiję su autobusų stotelių ir pastogių projektavimu ir aprūpinimu, būtų naudingi motinoms.
Rasė (etninė kilmė)	Patobulinta transporto priemonių konstrukcija, įskaitant papildomas saugumo priemones, būtų naudinga juodaodžių, azijiečių ir mažumų etninėms (BAME) bendruomenėms. Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi BAME bendruomenėms.	Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi BAME bendruomenėms.
Religija ir tikėjimas	Patobulinta transporto priemonės konstrukcija, įskaitant papildomas saugumo priemones, būtų naudinga visoms bendruomenėms. Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi visoms bendruomenėms.	Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi visoms bendruomenėms.
Seksualinė orientacija	Patobulinta transporto priemonės konstrukcija, įskaitant papildomas saugumo priemones, būtų naudinga visoms bendruomenėms. Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi visoms bendruomenėms.	Autobusų stotelių ir pastogių projektavimo ir teikimo patobulinimai būtų naudingi visoms bendruomenėms.

L28 klausimas

Jungtinės veiklos institucijos parengtame Lygybės poveikio vertinimo (EqIA) projekte nurodomas galimas Siūlomos franšizės schemos arba Išplėstinės partnerystės poveikis individualių poreikių turintiems žmonėms. Ar turite kokių nors komentarų?

Rekomendacija

7.322 Lentelėje toliau apibendrintos penkių dokumentų išvados.

7-35 lentelė: Apibendrintos penkių dokumentų išvados

	Išplėstinė partnerystė	Franšizės
Strateginis dokumentas	Šiek tiek suderinta su nacionaline ir regionine politika bei tikslais	Tvirtas suderinamumas su nacionaline ir regionine politika bei tikslais

Ekonominis dokumentas	Didelis kainos ir kokybės santykis	Didelis kainos ir kokybės santykis
Finansinis dokumentas	Reikia didelės finansinės paramos	Reikia didelės finansinės paramos
Komercinis dokumentas	Ribota jungtinės veiklos institucijos rizika ir atsakomybė	Jungtinės veiklos institucija prisiimtų didelę finansinę ir reputacinę riziką ir įgytų gebėjimą reaguoti į besikeičiančias aplinkybes per bendrą tinklo kontrolę ir valdymą bei prieigą prie veiklos rezultatų duomenų.
Valdymo dokumentas	Papildomas darbo krūvis Jungtinės veiklos institucijai valdant partnerystės ir investicijų schemas, tačiau mažesnė atsakomybė, palyginti su franšizavimu	Didelis darbo krūvis Jungtinės veiklos institucijai valdant franšizės ir investicijų schemas

7.323 Jungtinės veiklos institucija privalo pertvarkyti savo požiūrį į autobusų paslaugų teikimo būdą, vadovaudamasi Nacionalinės autobusų strategijos reikalavimais. Nieko nedaryti nėra išeitis, todėl tai reikia būtina IP arba franšizės įvedimą.

7.324 Sprendimą, ar Franšizė, ar IP turėtų būti priimta kaip tinkamiausias variantas, reikia apsvarstyti pagal visus penkis dokumentus, kurie sudaro išsamų galimybių veiklos vertinimą, nustatytą Franšizės gairėse. Toliau pateikiami rezultatai, palyginti su schemos tikslais, konsoliduoti pagal dokumentų sritis ir pagrindinius vertinamus kriterijus.

7-36 lentelė: Kiekvieno varianto vertinimas

Scenarijus		Strateginis poveikis - patikima, patogi ir paprasta naudoti autobusų sistema	Tikimybė pasiekti strateginius tikslus	Ekonominis gyvybingumas - ekonominė nauda	Komercinis pristatomumas	Praktinis įvykdomumas	Finansinis tvarumas	Valdymas ir išteklių	Galimas iššūkis	Komentarai
	Franchizė	Transformuotas tinklas su didesne globa ir paslaugų aprėptimi kartu su bilietų pardavimu ir paslaugų integravimu.	Investicijų ir kontrolės pusiaulyra yra tinkama. Tikslai pasiekiami be platesnės politikos.	Geras kainos ir kokybės santykis.	Jungtinės veiklos institucija priimtų didelę finansinę ir reputacinę riziką.	Labai padaugėjo Jungtinės veiklos institucijos pareigų.	Reikia didelės finansinės paramos.	Reikalingi organizaciniai pokyčiai.	Galimas operatoriaus iššūkis dėl rinkos pokyčių masto.	Atsirandantis pageidaujamas variantas. Labiausiai tikėtina, kad bus pasiektas strateginis poveikis su geru kainos ir kokybės santykiu. Pripažįstama rizika įgyvendinamumui, ištekliams ir įperkamumui.
	EP	Transformuotas tinklas su didesne rėmimo ir paslaugų aprėptimi, kai kuriais apribojimais, kad būtų galima įdiegti bilietų pardavimą ir tinklo integravimą.	Investicijų ir kontrolės balansas yra nukreiptas į investicijas. Rezultatų kontrolė ribota.	Geras kainos ir kokybės santykis.	Ribota rizika ir atsakomybė Jungtinės veiklos institucijai.	Ribotas Jungtinės veiklos institucijos pareigų pasikeitimas.	Reikia didelės finansinės paramos.	Laipsniškas darbo krūvio padidėjimas Jungtinės veiklos institucijai.	Politinis iššūkis galimas dėl didelių investicijų sumų perdavimo privačiam sektoriui, kuris mažiau kontroliuoja rezultatus.	Kita geriausia alternatyva. Tam tikras strateginis poveikis dėl investicijų, tačiau rezultatų kontrolės apribojimai gali sumažinti poveikį. Geras kainos ir kokybės santykis bei pristatomumas.
	Nėra sprendimo	Mažėjantis tinklas su mažėjančia globa, sumažėjusiomis paslaugomis.	CA patirtų nemažą rinkėjų ir operatorių spaudimą.	Nėra investicijų, kad būtų galima įvertinti kainos ir kokybės santykį.	Jungtinės veiklos institucija turėtų kasmet teikti nuolatinę papildomą paramą, kad išlaikytų paslaugų tinklą.	Jungtinės veiklos institucija turėtų priimti didesnę atsakomybę už tinklą, nepadidindama išteklių.	Norint išlaikyti dabartinį tinklą, Jungtinės veiklos institucijos biudžetai turėtų viršyti infliaciją.	Nuolatinis poreikis įvertinti paslaugos vertę ir paskatinti pūvius.	Bendruomenės, kurias paveikė autobusų paslaugų teikimo nutraukimas, gali kelti didelių reputacijos problemų.	Atspindi esamos situacijos tąsą.

- 7.325 Akivaizdu, kad franšizė suteikia pranašumų Jungtinės veiklos institucija siekiant savo strateginių tikslų, suteikiant visišką įtaką rezultatams ir veiksmingam autobusų paslaugų teikimui keleiviams bei autobusų tinklo pokyčiams, kurie padeda siekti platesnių politinių ambicijų.
- 7.326 Ekonominis dokumentas rodo, kad abi galimybės būtų pateisinamos viešojo sektoriaus intervencijos, bent jau su vidutinio dydžio investicijomis.
- 7.327 Nors IP turi mažiau rizikos, Franšizė turi akivaizdžių pranašumų, susijusių su Komerčiniu dokumentu, su didesniu tikrumu pristatymu ir didesniu pasitikėjimu pasiekti norimus rezultatus dėl gebėjimo lanksčiai valdyti ir pritaikyti paslaugas.
- 7.328 Finansinis dokumentas rodo, kad abu variantai yra įperkami, nors Jungtinės veiklos institucija turėtų teikti nuolatinę finansinę paramą visą laikotarpį. Tačiau, norint išlaikyti tą patį pagerintą paslaugų lygį, Franšizės galimybei reikėtų šiek tiek mažesnės finansinės paramos nei IP galimybei.
- 7.329 Valdymo dokumentas rodo, kad bet kurį variantą gali įgyvendinti Jungtinės veiklos institucija, nors pagal abu variantus reikėtų išplėsti Jungtinės veiklos institucijos viešojo transporto komandą.
- 7.330 Atlikusi šį įvertinimą pagal atitinkamus Transporto įstatymo ir Franšizės rekomendacijų reikalavimus, Jungtinė veiklos institucija laikosi nuomonės, kad Franšizės strateginiai pranašumai ir didesnis tikrumas, kurį ji duoda rezultatų atžvilgiu, nusveria didelės finansinės rizikos prisiėmimo trūkumus. Remdamasi šiuo vertinimu, Jungtinės veiklos institucija rekomenduoja priimti Franšizės schemą kaip pageidaujamą autobusų reformos galimybę.

L29 klausimas

Kiek pritariate ar nepritariate siūlomos Franšizės schemos įvedimui? Kodėl taip matote?

Tvirtai palaikau

Palaikau

Nei palaikau, nei prieštarauju

Veikiau prieštarauju

Griežtai prieštarauju

Nežinau

L30 klausimas

Ar yra kokių nors pakeitimų, kurie, jūsų manymu, pagerintų siūlomą Franšizės schemą?

L31 klausimas

Ar turite daugiau komentarų?