

بس سے متعلقہ اصلاحات

اس امر سے متعلق اپنے خیالات کا اظہار کریں کہ کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں بسز کو کیسے چلایا جاتا ہے

مشاورتی دستاویز

یہ مشاورتی عمل 14 اگست سے 20 نومبر 2024 تک جاری رہے گا

مشمولات

1. تعارف 6
- کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے میٹر سے متعلق 6
- کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی سے متعلق 6
- مشاورتی دستاویز کا جائزہ 6
- اس مشاورتی عمل کی جانب سے کس چیز کا احاطہ کیا گیا ہے؟ 7
- قانونی ضروریات 7
- مشاورت سے متعلق 8
- کون حصہ لے سکتا ہے؟ 8
- میں کیسے جواب دوں؟ 8
- مشاورت سے متعلقہ سوالات 9
- میں مزید معلومات کہاں سے حاصل کروں؟ 9
- رسائی اور رابطے کی معلومات 9
- آگے کیا ہوگا؟ 10
2. ابھی بسز کو کیسے چلایا جاتا ہے 11
3. مجموعی جائزہ 12
4. جانچ کا تعارف 13
- بس سے متعلقہ اصلاحات کیا ہیں؟ 13
- فرنچائزنگ سے کیا مراد ہے؟ 13
- بہتر کردہ پارٹنرشپ سے کیا مراد ہے؟ 13
- بس سروسز کو بہتر بنانے جانے کی ضرورت کیوں ہے؟ 14
5. مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم 15
- منظر نامے 15
- مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا اجراء کرنے کی غرض سے مشترکہ اتھارٹی کی اس پر کتنی لاگت آئے گی؟ 16
6. جانچ کا نسبتاً مختصر خلاصہ 17
- حکمت عملی پر مبنی کیس کا خلاصہ 17
- تعارف 17
- ڈرائیورز تبدیلی کے لیے 17
- بس سے متعلقہ اصلاحات کے اہداف 18
- بس سے متعلقہ اصلاحات کے اختیارات اور مشترکہ اتھارٹی کا اثر و رسوخ 18
- حکمت عملی پر مبنی کیس کا نتیجہ 19
- اقتصادی کیس کا خلاصہ 20
- تعارف 20
- طریقہ اور نتائج 20

21	اقتصادی کیس کا نتیجہ
22	کاروباری کیس کا خلاصہ
22	تعارف
22	فرنچائزنگ اسکیم - بسز کو کیسے چلایا جائے گا
23	بہتر کردہ پارٹنرشپ - بسز کو کیسے چلایا جائے گا
23	کاروباری کیس کا نتیجہ
23	مالیاتی کیس کا خلاصہ
23	تعارف
24	وسائل کی فراہمی کے اخراجات
25	مالیاتی کیس کا نتیجہ
25	نظم کاری سے متعلقہ کیس کا خلاصہ
25	تعارف
26	فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نظم کاری
26	نظم کاری سے متعلقہ خطرات
26	نظم کاری سے متعلقہ کیس کا نتیجہ
27	جانچ کا نتیجہ
27	مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ
28	مختصر خلاصے کا نتیجہ
30	جانچ کا نسبتاً طویل خلاصہ
30	پس منظر
30	جانچ کا تعارف
31	حکمت عملی پر مبنی کیس
31	کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی
32	ترقی
33	بھیڑ
33	پالیسی کا پس منظر
34	پالیسیز اور منصوبے
37	بس نیٹ ورک کا کردار
37	مقامی بصیرتیں
38	بس مارکیٹ کے چیلنجز
39	ربط
40	بس فلیٹ کی ڈی کاربونائزیشن
40	کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی
43	تبدیلی کی ضرورت کا کیس

48	مداخلت کی ضرورت
49	اسکیم کے اہداف
50	مستقبل کے لیے اختیارات
53	اختیارات کی جانچ
54	مجموعی مقاصد
56	مقاصد کا حصول
58	بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد کی فراہمی
61	CPCA کی منفرد حیثیت
61	حکمت عملی پر مبنی کیس کا نتیجہ
63	اقتصادی کیس
63	حوالہ جاتی کیس ('کچھ نہ کرنا')
63	بہتر کردہ پارٹنرشپ
63	فرنچائزنگ
64	بس سروس کا مطلوبہ اور مجوزہ نیٹ ورک
64	ماڈلنگ حکمت عملی
65	طلب کی پیشن گوئی کا خلاصہ
65	اخراجات کا تخمینہ لگانا
66	اثرات
66	رقم کی قابل قدر مناسبت کی جانچ
67	اقتصادی کیس کا نتیجہ
67	کاروباری کیس
69	بس کی موجودہ مارکیٹ
71	ممکنہ فرنچائزنگ
80	ممکنہ بہتر کردہ پارٹنرشپ
88	کاروباری کیس کا نتیجہ
89	مالیاتی کیس
89	تعارف
89	موجودہ صورت حال
91	وسائل . فرنچائزنگ
93	وسائل - بہتر کردہ پارٹنرشپ
94	مالیاتی کیس کا نتیجہ
95	نظم کاری سے متعلقہ کیس
95	CA کی ذمہ داریاں
96	بس سروس کی بہتریوں کے اجراء کے لیے CA کی صلاحیت

102	.....	کراس باؤنڈری سروسز اور سروس سے متعلقہ اجازت نامے
103	.....	نفاذ
104	.....	پرواگرام کی نظم کاری اور انتظام
108	.....	نظم کاری سے متعلقہ کیس کا نتیجہ
109	.....	جانچ کا نتیجہ
109	.....	حکمت عملی پر مبنی کیس
111	.....	اقتصادی کیس
112	.....	کاروباری کیس
112	.....	مالیاتی کیس
112	.....	نظم کاری سے متعلقہ کیس
112	.....	مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ (EqIA)
114	.....	تجویز

1. تعارف

- 1.1 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی سمجھتی ہے کہ اسے مقامی بسز کو چلائے جانے کے طریقے کو تبدیل کرنے کی ضرورت ہے تاکہ علاقے میں بہتر بسز کے لیے اس کے اہداف کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے۔
- 1.2 بسز کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں لوگوں کو مختلف جگہوں پر لے جانے، ہماری کمیونٹیز کو جوڑنے، اور ہماری معیشت کی معاونت میں ایک اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ لیکن شواہد اس امر کا اظہار کرتے ہیں کہ مسافروں کو کئی چیلنجز کا سامنا ہے، جس کے نتیجے میں بہت کم لوگ بس کے ذریعے سفر کرنے کا انتخاب کرتے ہیں اور بہتریوں کی خواہش رکھتے ہیں۔ جس طریقے سے ابھی بسز چلائی جاتی ہیں، جہاں نجی کمپنیز فیصلہ کرتی ہیں کہ کہاں اور کتنے تواتر سے بسز کو چلایا جائے، اس وجہ سے مشترکہ اتھارٹی کی معاملات میں تبدیلی لانے کی صلاحیت محدود ہو جاتی ہے۔
- 1.3 ہمارا خیال ہے کہ درکار تبدیلی کے حصول کے لیے فرنچائزنگ بہترین طریقہ ہے، اور ہم اس امر سے متعلق آپ کی رائے لینا چاہیں گے جس کی ہم تجویز دے رہے ہیں۔ یہ دستاویز آپ کو ہماری تجاویز اور اس امر سے متعلق تفصیلات فراہم کرتی ہے کہ آپ کیسے مشغول ہو سکتے ہیں اور اپنی رائے کا اظہار کر سکتے ہیں۔ یہ مشاورتی عمل 14 اگست سے 20 نومبر 2024 تک جاری رہے گا۔

کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے میئر سے متعلق

- 1.4 میئر، نیک جونسن (Nik Johnson) کا انتخاب کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے لوگوں کی جانب سے براہ راست کیا گیا ہے اور وہ مشترکہ اتھارٹی کے سربراہ ہیں۔ میئر ان خصوصی اختیارات اور ذمہ داریوں کے حامل ہیں جو کہ خطے کے انتقال اقتدار سے متعلقہ ڈیل کے حصے کے طور پر مرکزی حکومت کی جانب سے سونپی گئیں تھیں، جن میں سے کچھ کا تعلق ٹرانسپورٹ سے ہے۔ ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 کے تحت، جس میں بس سروسز ایکٹ (ایکٹ) کے ذریعے ترمیم کی گئی ہے، میئر کو یہ فیصلہ کرنے کا اختیار حاصل ہے کہ آیا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا اجراء کیا جائے۔

کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی سے متعلق

- 1.5 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی کیمبرج شائر، پیٹر بورو، فینلینڈ، مشرقی کیمبرج شائر، جنوبی کیمبرج شائر، کیمبرج اور ہینٹنگڈن شائر کی مقامی اتھارٹیز کو آپس میں ملاتی ہے۔ پارٹنرشپ کے تحت کام کر کے، ہم ایسے پروگرامز، پالیسیز اور سروسز تیار اور فراہم کرتے ہیں جن سے کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے لوگوں کو براہ راست فائدہ پہنچتا ہے۔
- 1.6 مشترکہ اتھارٹی (CA) پہلے ہی علاقے میں موجود کچھ بس سروسز کو سبسڈی فراہم کر رہی ہے، سفر کی رعایتی اسکیم کا بندوبست کر رہی ہے، بوڑھے اور معذور افراد کے لیے مفت سفر اور ٹائیکر پاس کی سہولت بھی فراہم کر رہی ہے جو نوجوان لوگوں کے لیے £1 کے عوض سفر کی سہولت فراہم کرتا ہے، اور بس اسٹاپ میں کی جانے والی بہتریوں کی ذمہ دار ہے۔

مشاورتی دستاویز کا جائزہ

- 1.7 مشترکہ اتھارٹی سمجھتی ہے کہ اسے مقامی بسز کو چلائے جانے کے طریقے کو تبدیل کرنے کی ضرورت ہے تاکہ ہماری ان کمیونٹیز کے لیے مقامی بس سسٹم کو بہتر بنایا جا سکے جو اس پر انحصار کرتی ہیں۔ یہ دستاویز اس امر کی وضاحت کرتی ہے کہ مشترکہ اتھارٹی، مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم سے متعلق کی جانے والی اپنی جانچ کی بنیاد پر ایسا کرنے کے طریقے کے طور پر بس فرنچائزنگ کی تجویز کیوں دیتی ہے۔
- 1.8 فرنچائزنگ کے اجراء مطلب ہے کہ علاقے میں موجود بسز مشترکہ اتھارٹی کے کنٹرول کے تحت ہوں گی۔ اس کا مطلب ہے کہ ہم روٹس، تعدد، کرایوں اور ہمارے خطے میں موجود بسز کے مجموعی معیارات کا تعین کریں گے۔ یہ دستاویز کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں فرنچائزنگ (مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم) کے لیے ہمارے منصوبے اور اس امر کی وضاحت کرتی ہے کہ اس کا اجراء کیسے کیا جا سکتا ہے۔ یہ اس متبادل اختیار، بہتر کردہ پارٹنرشپ کی وضاحت بھی کرتی ہے جس کی جانچ

ہم نے کی ہے، جو اس امر کی تفصیل فراہم کرتی ہے کہ موجودہ قانونی فریم ورک کے ذریعے مقامی بسز کو بہتر بنانے کے لیے مشترکہ اتھارٹی اور بس آپریٹرز اس کے علاوہ کیا کر سکتے ہیں۔

1.9 مشترکہ اتھارٹی ان تجاویز سے متعلق علاقے میں موجود رہائشی افراد، تنظیمات، اور کاروباری اداروں کے خیالات سے متعلق سننا چاہتی ہے۔

1.10 یہ مشاورتی عمل 14 اگست سے 20 نومبر 2024 تک جاری رہے گا۔

اس مشاورتی عمل کی جانب سے کس چیز کا احاطہ کیا گیا ہے؟

1.11 یہ ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 کی ضرورت کے مطابق ایک رسمی مشاورتی عمل ہے، جس میں بس سروسز ایکٹ 2017 ('ایکٹ') کے ذریعے ترمیم کی گئی ہے اور اسے ایکٹ اور معاونتی بس سروسز ایکٹ 2017 کے مطابق تیار کیا گیا ہے: فرنچائزنگ اسکیم سے متعلقہ رہنمائی ('رہنمائی')۔ یہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے میئر کی جانب سے اس امر سے متعلق فیصلے سے آگاہ کرے گی کہ آیا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کا اجراء کیا جائے یا نہیں۔ یہ مشاورتی دستاویز ایکٹ کے سیکشن 123B کے مطابق مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے تیار کردہ بس کی اصلاحات سے متعلقہ جانچ (جانچ) کا خلاصہ (مختصر اور طویل خلاصے دونوں میں) پیش کرتی ہے (ایکٹ کا سیکشن 4.8 اور 7 ملاحظہ کریں) اور مشترکہ اتھارٹی کی مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو اس میں شامل کرتی ہے جس کا موازنہ اس امر سے کیا گیا ہے کہ بصورت دیگر موجودہ حالات میں بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت بسز کو کیسے آپریٹ کیا جائے گا۔

1.12 اس مشاورتی دستاویز میں جانچ اور بذات خود مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے مشمولات سے متعلق سوالات شامل ہیں۔

1.13 اس مشاورتی عمل کا مقصد پائیداری، تعدد یا نئے روٹس کی درخواستوں جیسے بس سے متعلقہ مخصوص عملی مسائل سے متعلق خیالات کا احاطہ کرنا نہیں ہے۔ بس سے متعلقہ کسی بھی قسم کے ایسے عمومی فیڈبیک، استفسارات یا شکایات کو مشترکہ اتھارٹی کی ویب سائٹ کے ذریعے <https://transport.cambridgeshirepeterborough.ca.gov.uk/contact-us/> پر درج کروایا جا سکتا ہے متبادل طور پر، آپ بس آپریٹرز سے براہ راست رابطہ کر سکتے ہیں۔ تفصیلات درج ذیل پر تلاش کی جا سکتی ہیں: <https://cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk/what-we-deliver/transport/buses/bus-support/>

قانونی ضروریات

1.14 ایکٹ کا سیکشن 123E اس امر کی وضاحت کرتا ہے کہ مشترکہ اتھارٹی کو اپنی مشاورتی دستاویز کے حصے کے طور پر کس چیز کو لازماً شامل کرنا چاہیئے۔ درج ذیل ٹیبل ان ضروریات اور اس امر کی وضاحت کرتا ہے کہ اس دستاویز میں انہیں کہاں تلاش کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 1-1: قانونی ضروریات کے لیے سیکشن کے حوالہ جات کا خلاصہ

مشاورتی دستاویز کے سیکشن کا حوالہ	وہ قانونی ضروریات جنہیں اس مشاورتی دستاویز میں شامل کیا جانا چاہیئے
سیکشن 6 کا مختصر خلاصہ سیکشن 7 کا طویل خلاصہ	مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی جانچ کا خلاصہ۔
سیکشن 5 اور ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	وہ علاقہ جس میں مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم آپریٹ کرے گی، اور کوئی بھی ذیلی علاقہ۔
سیکشن 5 اور ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	ایسی فرنچائزڈ سروسز کی وضاحت جنہیں فراہم کرنے کی تجویز مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے دی گئی ہے۔
سیکشن 5 اور ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	کسی بھی قسم کی ایسی سروسز، یا سروسز کی اقسام کی وضاحت، جنہیں مشترکہ اتھارٹی فرنچائزنگ اسکیم کی وجہ سے بننے والے قواعد سے خارج کرنے کی تجویز دیے۔
سیکشن 5 اور ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم	وہ تاریخ جس پر مشترکہ اتھارٹی فرنچائزنگ اسکیم تیار کرنے کی تجویز دے، اس پہلی تاریخ یا تاریخوں کے ساتھ کہ جس تک مشترکہ اتھارٹی نے فرنچائزڈ سروسز فراہم کرنے کے لیے آپریٹرز کے ساتھ معاہدے طے کرنے کی تجویز دی ہو۔

وہ مدت یا مدتیں، جس کے متعلق یہ تجویز دی گئی ہو مشترکہ اتھارٹی کے ساتھ معاہدہ طے ہونے پر زائد المیعاد ہو جائیں گی، اور ایسی سروسز جن کا آغاز اس معاہدے کے تحت کیا جائے۔	ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم
فرنچائزنگ اسکیم کی مدت کے دوران مشاورت کرنے کے لیے مشترکہ اتھارٹی کے مجوزہ منصوبوں کی وضاحت تاکہ اس امر سے متعلق رائے حاصل کی جا سکے کہ اسکیم کتنے اچھے طریقے سے کام کر رہی ہے۔	سیکشن 5 اور ضمیمہ 5 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم
اس امر کا بیان کہ فراہمی کے عمل کا آغاز کرنے میں کس طرح، مشترکہ اتھارٹی فرنچائزڈ سروسز کی فراہمی کے سلسلے میں چھوٹے اور درمیانی سائز کے حامل آپریٹرز کی شمولیت کی سہولت کاری کرنے کی تجویز دیتی ہے۔	سیکشن 5 (پیراگراف 5.3) اور سیکشن 7 (پیراگرافس 7.163-7.170)
وہ تاریخ جس تک مشاورت سے متعلقہ جوابات لازماً موصول ہو جائے چاہئیں۔	پیراگرافس 1.10 اور 1.18

1.15 ایکٹ کو درج ذیل پر ملاحظہ کیا جا سکتا ہے: legislation.gov.uk 2017 **بیس سروسز ایکٹ**

1.16 رہنمائی کو درج ذیل پر ملاحظہ کیا جا سکتا ہے: www.gov.uk **بیس فرنچائزنگ اسکیم کا آغاز** - GOV.UK

مشاورت سے متعلق

1.17 یہ سیکشن اس امر کی وضاحت کرتا ہے کہ کون حصہ لے سکتا ہے، جواب کیسے دیں، مشاورت سے متعلقہ سوالات، مزید معلومات اور رسائی سے متعلق معلومات کو کہاں تلاش کیا جائے۔

1.18 جوابات کے لیے ڈیڈلائن 20 نومبر 2024 ہے۔ اگر آپ اپنی رائے کا اظہار کرنا چاہتے ہیں، تو براہ کرم اس تاریخ سے قبل جواب دینے کو یقینی بنائیں۔

کون حصہ لے سکتا ہے؟

1.19 مشاورتی عمل تمام افراد یا تنظیمات کے لیے کھلا ہے۔ ہم آپ کی رائے جاننا چاہتے ہیں، خواہ آپ حالیہ طور پر بس استعمال کرتے ہیں یا نہیں۔ آپ عوامی ممبر کے طور پر یا آفیشل حیثیت میں جواب دے سکتے ہیں، مثال کے طور پر پارلیمنٹ کے ممبر، قانونی مشیر یا کاروباری نمائندے کی حیثیت سے۔

1.20 براہ کرم آگاہ رہیں کہ اگر آپ آفیشل حیثیت میں جواب دے رہے ہیں تو آپ کا جواب شائع کیا جائے گا۔ فیصلہ سازوں کو مشاورتی عمل کی مدت کے دوران اور اس کے اختتام کے بعد تمام جوابات تک رسائی حاصل ہوگی۔ عوامی ممبرز کی جانب سے دیے جانے والے جوابات گمنام رہیں گے۔

میں کیسے جواب دوں؟

1.21 مشاورت کا عمل 14 اگست سے 20 نومبر 2024 کے درمیان جاری رہے گا۔

1.22 ہم اس جانچ اور مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم سے متعلق آپ کا فیڈبیک چاہتے ہیں اور دو اقدامات کی تجویز دیتے ہیں:
اقدام 1: اس مشاورتی دستاویز میں موجود معلومات کو پڑھیں۔

اقدام 2: سوالنامہ مکمل کر کے یا متبادل طور پر ای میل یا خط کے ذریعے اپنا جواب بھیج کر ہمیں بتائیں کہ آپ کا کیا خیال ہے۔

1.23 براہ کرم نوٹ کریں کہ مشاورت کے دائرہ کار پر پورا نہ اترنے والے جوابات کو زیر غور لایا جائے گا، لیکن انہیں مشاورتی جائزے میں محض اس حد تک شامل کیا جائے گا جسے ایسا کرنے کے لیے متعلقہ تصور کیا جائے۔

مشاورت سے متعلقہ سوالات

- 1.24 مشاورتی سوالنامے کے دو ورژنز ہیں – مختصر ورژن اور طویل ورژن۔ آپ جو بھی سوالنامہ پُر کرنا چاہتے ہیں، اس کے لیے آپ کا خیر مقدم کیا جاتا ہے۔ آپ کو تمام سوالات کا جواب دینے کی ضرورت نہیں ہے۔ سوالنامے کے دونوں ورژنز **ضمیمہ 1** میں دستیاب ہیں۔
- 1.25 مختصر ورژن 10 سوالات پر مشتمل ہے جن کی وضاحت سیکشن 6 (مختصر خلاصے) میں کی گئی ہے۔ ان کا ارتکاز اس مشاورتی دستاویز میں بحث کردہ بنیادی شعبوں پر ہے۔ اگر آپ اس سوالنامے کا جواب دینے کا انتخاب کرتے ہیں، تو آپ کو تمام متعلقہ معلومات مختصر خلاصے میں مل جائیں گی اور آپ کو پوری دستاویز پڑھنے کی ضرورت نہیں ہوگی۔
- 1.26 طویل ورژن 31 سوالات پر مشتمل ہے، جن کی وضاحت سیکشن 7 میں ملنے والے مکمل طویل خلاصے میں کی گئی ہے۔ دونوں خلاصوں میں موجود سوالات کی مکمل فہرستیں **ضمیمہ 1** میں فراہم کی گئی ہیں۔ طویل ورژن ان جواب دہندگان کے لیے زیادہ مناسب ہو سکتا ہے جو بس مارکیٹ کا بہترین فہم رکھتے ہوں اور اس میں دلچسپی رکھتے ہوں کیونکہ اس میں زیادہ سوالات شامل ہیں، جن میں سے کچھ زیادہ پیچیدہ ہوتے ہیں۔ اگر آپ اس سوالنامے کا جواب دے رہے ہیں، تو ہو سکتا ہے کہ آپ جانچ سے متعلقہ مکمل دستاویز اور طویل خلاصہ دونوں کو پڑھنا چاہیں۔
- 1.27 اس مشاورتی عمل کے لیے سوالات ایکٹ کی ضروریات کے مطابق تیار کیے گئے ہیں۔ ان جوابات کی عمل کاری اور جائزہ مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے انجام دیا جائے گا اور Walnut Unlimited اور Westco Communications Ltd کے ساتھ اس کا اشتراک کیا جائے گا۔ آپ درج ذیل پر رازداری کی متعلقہ پالیسیز ملاحظہ کر سکتے ہیں: [https://cpca-](https://cpca-yourvoice.co.uk/wp-content/uploads/2024/08/Privacy-notice.pdf)
[yourvoice.co.uk/wp-content/uploads/2024/08/Privacy-notice.pdf](https://cpca-yourvoice.co.uk/wp-content/uploads/2024/08/Privacy-notice.pdf)

میں مزید معلومات کہاں سے حاصل کروں؟

- 1.28 مشاورتی عمل جانچ، مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم، مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ کی تفصیل فراہم کرتا ہے، جن میں سے سب کو <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/> پر مکمل طور پر پڑھا جا سکتا ہے
- 1.29 اس دستاویز میں وہ تمام معلومات شامل ہیں جن کی ضرورت آپ کو مشاورت سے متعلقہ سوالات کا جواب دینے کے لیے ہوگی۔ مزید معلومات درج ذیل ضمیمہ جات میں تلاش کی جا سکتی ہیں:
- ضمیمہ 1** – مشاورت سے متعلقہ سوالات – مختصر اور طویل ورژنز
- ضمیمہ 2** – وہ مقامات جہاں آپ مشاورتی دستاویز ملاحظہ کر سکتے ہیں
- ضمیمہ 3** – خود مختار آڈیٹر کی یقین دہانی کی رپورٹ
- ضمیمہ 4** – خود مختار آڈیٹر کے مشاہدات کے حوالے سے مشترکہ اتھارٹی کا جواب
- ضمیمہ 5** – مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم
- ضمیمہ 6** – مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ

رسائی اور رابطے کی معلومات

- 1.30 اگر آپ کے کوئی بھی سوالات ہیں، آپ مختلف طریقے سے جواب دینا چاہتے ہیں، یا آپ کو کسی مختلف فارمیٹ میں مشاورتی مواد کی ضرورت ہے، تو آپ درج ذیل کے ذریعے ہم سے رابطہ کر سکتے ہیں:
- ای میل: consultations@cambridgeshirepeterborough-ca.gov.uk

ٹیلی فون: 01480 277180

ڈاک: Cambridgeshire & Peterborough Combined Authority, Bus Franchising Consultation

آگے کیا ہو گا؟

- 1.31 تمام جوابات مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے موصول کیے جائیں گے اور مشاورتی عمل کے حصے کے طور پر ان کا جائزہ لیا جائے گا۔ ایک مشاورتی رپورٹ تیار کی جائے گی، جو نتائج کی وضاحت کرے گی۔
- 1.32 ایک دفعہ جوابات کا تجزیہ ہو جائے اور مشترکہ اتھارٹی اور میئر کی جانب سے نتائج کی رپورٹ پر غور کیے جانے کے بعد، مشترکہ اتھارٹی ایک رپورٹ شائع کرے گی جو مشاورت کے حوالے سے اس کے جواب اور اس امر سے متعلق میئر کے فیصلے کی وضاحت کرے گی کہ آیا ایکٹ کی ضرورت کے مطابق مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم تیار کی جائے۔
- 1.33 موجودہ طور پر فیصلے کی مجوزہ تاریخ 22 جنوری 2025 بروز بدھ ہے۔ تاہم، یہ تاریخ پیش رفت اور مشاورت کے نتیجے، اور اس کے علاوہ مشترکہ اتھارٹی کے کام سے متعلقہ دیگر معاملات کی بنیاد پر تبدیلی سے مشروط ہو سکتی ہے۔
- 1.34 مشاورتی عمل کے اختتام پر، ایکٹ مشترکہ اتھارٹی کو مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم میں تبدیلیاں کرنے کی اجازت دیتا ہے۔ اس کا مطلب یہ ہو سکتا ہے کہ وہ ترامیم جو علاقے کی بسز (بشمول بس نیٹ ورک) میں زیادہ موجودہ تبدیلیوں کی عکاسی کرتی ہیں یا وہ تبدیلیاں جو مشاورتی جوابات کی عکاسی کرتی ہیں، انہیں مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا حصہ بنایا جائے۔

2. ابھی بسز کو کیسے چلایا جاتا ہے

- 2.1 بسز کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں پبلک ٹرانسپورٹ کی سب سے زیادہ استعمال کی جانے والی قسم ہیں، 2022/23 میں بس کے ذریعے 24 ملین سے زیادہ سفر کیے گئے۔¹ تاہم، مسافروں کی جانب سے کیے جانے والے سفر کافی عرصے سے زوال کی جانب گامزن ہیں اور بس انڈسٹری کو بہت سے چیلنجز کا سامنا ہے۔
- 2.2 1986 سے، انگلینڈ میں بس سروسز کو آزادانہ حیثیت دے دی گئی ہے، ماسوائے لندن میں 1984 سے اور گریٹر منچسٹر میں ستمبر 2023 سے آزادانہ حیثیت دی گئی ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ بسز کو بنیادی طور پر نجی آپریٹرز کی جانب سے چلایا جاتا ہے۔
- 2.3 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں، مختلف بس آپریٹرز کی ایک بڑی تعداد موجود ہے۔ بس مائلیج کا تقریباً 88% کاروباری بنیادوں پر آپریٹرز کی جانب سے چلایا جاتا ہے، جہاں انہیں ان کے روٹس، ٹائم ٹیبلز، ٹکٹ سے متعلقہ اختیارات، کرایوں، تعدد اور سروس کے معیارات پر کنٹرول حاصل ہے۔ بس آپریٹرز کو مسافروں کی جانب سے دیے گئے کرایوں کے ذریعے آمدنی حاصل ہوتی ہے۔ وہ منافع جات محفوظ رکھتے ہیں اور انہیں یہ فیصلہ کرنے کے لیے تجارتی خود مختاری حاصل ہوتی ہے کہ بسز کی موجودہ روانی کی معاونت کرنے کی غرض سے ان کی دوبارہ سرمایہ کاری کیسے کی جائے۔ بس آپریٹرز اپنی ذاتی گاڑیوں یا ڈپوز کے مالک ہوتے ہیں یا انہیں لیز پر لیتے ہیں اور وہ ڈرائیورز بھرتی کرنے اور روزانہ کی بنیاد پر بس سروسز چلانے کو یقینی بنانے کے ذمہ دار ہوتے ہیں۔
- 2.4 بس آپریٹرز ٹریفک کمشنر کے ساتھ بسز کو رجسٹر کروانے کے ذمہ دار ہوتے ہیں، جو بسز چلانے کے لیے آپریٹرز کو لائسنسز بھی جاری کرتا ہے۔ ٹریفک کمشنر کو ایسے بس آپریٹرز کے خلاف قانونی کارروائی کرنے کا اختیار حاصل ہوتا ہے جو روڈ سیفٹی کے حوالے سے خطرے کا باعث ہوتے ہیں یا پائیدار یا وقت کی پابندی کی حامل بسز نہیں چلاتے۔
- 2.5 مشترکہ اتھارٹی مختلف طریقوں سے مقامی بس سروسز کی معاونت کرتی ہے:
- سماجی طور پر ضروری بس سروسز کے لیے ادائیگی کرنا، جو بصورت دیگر بس آپریٹرز کی جانب سے فراہم نہیں کی جائیں گی۔
 - برطانوی قومی رعایتی سفری اسکیم کے حصے کے طور پر، بوڑھے اور معذور لوگوں کے لیے مفت بس پاس اسکیم کا بندوبست کرنے کا ذمہ دار ہونا (رعایتی کرائے)۔
 - نوجوان لوگوں کے لیے £1 کرائے پر مبنی ٹائیگر پاس فراہم کرنا۔
 - حقیقی وقت پر مبنی معلوماتی ڈسپلےز فراہم کرنا اور عمومی طور پر بسز کے استعمال کو فروغ دینے میں مدد کرنا۔
 - مقامی بسز اور دیگر پروجیکٹس میں سرمایہ کاری کے لیے نئی فنڈنگ حاصل کرنے کی غرض سے قومی حکومت کے ساتھ کام کرنا تاکہ بس کے ذریعے سفر کرنے کی غرض سے مزید لوگوں کی حوصلہ افزائی کی جا سکے۔
- 2.6 بس آپریٹرز، مشترکہ اتھارٹی اور مقامی ہائی وے اتھارٹیز مقامی بسز کو بہتر کرنے کی کوشش کرنے کے لیے موجودہ طور پر مل کر کام کر رہی ہیں۔
- 2.7 2021 میں متعارف کروائی گئی "بہتر بس کی بحالی: انگلینڈ کے لیے بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی" کے مطابق، مشترکہ اتھارٹی نے بس سروسز کی بہتری کا ایک جامع منصوبہ (BSIP) تیار کیا ہے۔ علاوہ ازیں، کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی کو 2023 میں اپنایا گیا، تاکہ علاقے میں بس سروسز کی بہتری کے لیے خاطر خواہ اقدام کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے۔ حکمت عملی پر مبنی یہ نقطہ نظر پبلک ٹرانسپورٹ کے احیاء کے لیے ہمارے عزم کا اظہار کرتا ہے، جس کا مقصد پائیدار اور مؤثر بس آپریشنز کو فروغ دیتے ہوئے ہماری کمیونٹیز کی ارتقائی ضروریات کو پورا کرنا ہے۔

¹ ٹرانسپورٹ بس سے متعلقہ ڈپارٹمنٹ کے اعداد و شمار کا ٹیبل BUS01e

3. مجموعی جائزہ

- 3.1 ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 جس میں بس سروس ایکٹ 2017 (ایکٹ) کے ذریعے ترمیم کی گئی، میٹل مشترکہ اتھارٹیز کو ان کی بس مارکیٹ میں اصلاحات نافذ کرنے کا اختیار دیتا ہے۔ گریٹر مانچسٹر کی مشترکہ اتھارٹی پہلے ہی فرنچائزنگ کا اجراء کر رہی ہے اور لیورپول سٹی ریجن کی مشترکہ اتھارٹی اور مغربی یارکشائر کی مشترکہ اتھارٹی کے میٹرز نے بھی ایسا کرنے کا فیصلہ کیا ہے۔
- 3.2 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی نے اپنی بس اصلاحات سے متعلقہ جانچ (جانچ) تیار کی ہے اور بسز کو چلائے جانے کے طریقے میں اصلاحات نافذ کرنے کے لیے دو اختیارات پر غور کیا ہے – مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ اسکیم۔
- 3.3 یہ مشاورتی دستاویز مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی جانچ کے ان مرکزی عناصر کا خلاصہ پیش کرتی ہے، جنہیں مشترکہ اتھارٹی نے ایکٹ کے سیکشن 123B کے مطابق تیار کیا ہے۔
- 3.4 جانچ:

- مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے ممکنہ اثرات کی وضاحت کرتی ہے۔
- مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا موازنہ بہتر کردہ پارٹنرشپ (EP) سے کرتی ہے۔
- اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ آیا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم مشترکہ اتھارٹیز کی پالیسیز (اور ملحقہ اتھارٹیز کی پالیسیز) کے حوالے سے کردار ادا کرے گی۔
- اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ آیا مشترکہ اتھارٹی مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو تیار اور آپریٹ کرے گی۔
- اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ آیا مشترکہ اتھارٹی مالی لحاظ سے اس قابل ہوگی کہ وہ اسکیم کو تیار اور آپریٹ کر سکے۔
- اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ آیا مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم پبلک سیکٹر کے لیے رقم کی قابل قدر مناسبت کی پیشکش کرتی ہے۔
- اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ آیا مشترکہ اتھارٹی کس طرح مقامی سروسز کے معاہدہ جات (فرنچائز کے معاہدہ جات) کے ذریعے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تحت بس سروسز کی فراہمی کو ممکن بنانے کی کوشش کرے گی۔

4. جانچ کا تعارف

4.1 یہ سیکشن جانچ کی وضاحتیں اور تفصیلات فراہم کرتا ہے۔

بس سے متعلقہ اصلاحات کیا ہیں؟

- 4.2 بس سے متعلقہ اصلاحات اس طریقے کی تبدیلی کا ایک عمل ہے جس سے بسز کی منصوبہ بندی کی جاتی ہے اور انہیں آپریٹ کیا جاتا ہے، جس کا مقصد سروسز اور مسافروں کے تجربے کو بہتر بنانے کے ساتھ، کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کے لوگوں کو عمومی فائدہ پہنچانا ہے۔ یہ ایکٹ ان قانونی اختیارات کی وضاحت کرتا ہے جو بسز سے متعلقہ اصلاحات نافذ کرنے کے لیے مشترکہ اتھارٹی کو حاصل ہوتے ہیں، جن میں بہتر کردہ پارٹنرشپس اور فرنچائزنگ شامل ہیں۔ درج ذیل سیکشنز میں ان مختلف اختیارات کی مزید تفصیل سے وضاحت کی گئی ہے۔
- 4.3 مشترکہ اتھارٹی حالیہ کئی سالوں سے مطلوبہ قانونی عمل کاریوں کے مطابق بس کی اصلاحات سے متعلق تحقیق کر رہی ہے۔

فرنچائزنگ سے کیا مراد ہے؟

- 4.4 فرنچائزنگ ایک ایسا قانونی ماڈل ہے جہاں بسز کسی مقامی اتھارٹی کے کنٹرول کے تحت ہوتی ہیں جیسا کہ کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی۔ فرنچائزنگ ماڈل لندن کے لیے ٹرانسپورٹ کی سہولت کے ساتھ لندن میں 1984 سے فعال ہے اور ستمبر 2023 میں گریٹر مانچسٹر میں اس کا اجراء کیا گیا تھا۔
- 4.5 فرنچائزنگ کے تحت، مشترکہ اتھارٹی کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں روٹس، تعدد، کرایوں اور مجموعی طور پر بسز کے معیارات کا تعین کرے گی۔ بس آپریٹرز کی برتری کی حامل موجودہ مارکیٹ کو تبدیل کر دیا جائے گا، جہاں نجی بس آپریٹرز آزادانہ طور پر مزید یہ فیصلہ کرنے کے قابل نہیں ہوں گے کہ کون سی سروسز کو چلایا یا منسوخ کیا جائے۔ اس کے بجائے، بس سروسز کی منصوبہ بندی مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے کی جائے گی اور انہیں فرنچائز پر مبنی معاہدہ جات کے تحت چلایا جائے گا، جہاں بس آپریٹرز مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے منعقد کردہ مسابقتی فراہمی کے عمل کے ذریعے سروسز چلانے کے لیے بولی لگائیں گے۔ مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے فرنچائزڈ سروسز کے آپریشن کی بھی بغور نگرانی کی جائے گی۔
- 4.6 ایک آزادانہ کاروباری مارکیٹ سے فرنچائزنگ تک منتقلی کے لیے درکار قانونی عمل کی وضاحت ایکٹ میں کی گئی ہے۔ اس امر سے متعلق حتمی فیصلے کا اختیار مشترکہ اتھارٹی بورڈ کی مشاورت کے ساتھ میئر کے پاس ہے کہ آیا فرنچائزنگ کا اجراء کیا جائے۔

بہتر کردہ پارٹنرشپ سے کیا مراد ہے؟

- 4.7 بہتر کردہ پارٹنرشپ (EP) ایک ایسا قانونی ماڈل ہے جس کے تحت نجی بس آپریٹرز اور مقامی اتھارٹیز قانونی طور پر پابند (قانونی) منصوبہ اور اسکیمز تیار کرتی ہیں جو مشترکہ تصور اور اہداف کی وضاحت کرتی ہیں۔ وہ اس امر سے متعلق مخصوص معاہدے طے کرتے ہیں کہ وہ ان کے حصول کے لیے مقامی بسز کو مشترکہ طور پر کیسے بہتر کریں گے۔ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، مقامی بس سروسز کو نجی ملکیت میں رکھ کر آپریٹ ('آزادانہ حیثیت میں') کیا جاتا ہے اور بس آپریٹرز کرایوں سے آمدنی حاصل کرنا جاری رکھتے ہیں اور اس امر سے متعلق اپنے خودمختار فیصلے کرتے ہیں کہ بس سروسز کو کیسے چلایا جائے۔

- 4.8 ایکٹ اور متعلقہ قانون سازی ان بس آپریٹرز کے تناسب کی وضاحت کرتی ہے جنہیں قانونی طور پر پابند بنائے جانے سے قبل کسی بہتر کردہ پارٹنرشپ منصوبے اور اسکیم - اور کسی بھی قسم کے منسلک فرائض یا معاہدوں - سے متفق ہونا ہو گا۔ تاہم، بہتر کردہ پارٹنرشپ کے منصوبے اور اسکیم کے 'تیار' ہونے کے بعد، تمام مقامی بس آپریٹرز کو لازماً اس کی تعمیل کرنی ہوگی۔ اگر وہ تعین کردہ ضروریات کو پورا کرنے میں ناکام ہو جاتے ہیں، تو ان کے خلاف قانونی کارروائی کی جا سکتی ہے، جس میں ان بس آپریٹرز کی سروسز کی رجسٹریشن کی منسوخی شامل ہے، جو اس وقت مزید چلائے جانے کے قابل نہیں ہوں گی۔ EP کے تحت، ٹریفک کمشنر کو قانونی کارروائی کرنے کا اختیار حاصل ہوتا ہے۔
- 4.9 یہ قومی حکومت کی ضرورت ہے کہ تمام علاقوں میں لازمی طور پر فرنچائزنگ اسکیم یا بہتر کردہ پارٹنرشپ ہونی چاہیئے، تاکہ بس سروسز کے لیے کسی بھی قسم کی فنڈنگ حاصل کی جا سکے۔ لہذا، اگر مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے فرنچائزنگ کا اجراء نہیں کیا جاتا، تو بہتر کردہ پارٹنرشپ کا نفاذ ضروری ہو گا۔

بس سروسز کو بہتر بنائے جانے کی ضرورت کیوں ہے؟

- 4.10 بسز کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں ہماری کمیونٹیز کو جوڑنے اور ہماری معیشت کو بہتر کرنے میں مدد کرنے کے لیے اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ موجودہ طور پر بس کے ذریعے ہر سال 24 ملین سے زیادہ سفر کیے جاتے ہیں۔² اتنا اہم کردار ادا کرنے کے باوجود، بس کے ذریعے سفر کرنے والے لوگوں کی تعداد میں طویل مدتی کمی واقع ہو رہی ہے، جبکہ بس ٹریس 2009/10 میں 33.7 ملین کی تعداد سے کم ہو کر 2018/19 میں 30.3 ملین ہو گئے ہیں۔³ بس کے استعمال پر Covid-19 کی عالمی وباء کے دوران مزید اثر پڑا، اور جبکہ کچھ حد تک بحالی ہوئی ہے مگر اس کے باوجود کمی کا رجحان ابھی تک باقی ہے۔ کم ہونے استعمال کے ساتھ، بس نیٹ ورک چھوٹا ہوتا جا رہا ہے، جبکہ وقت گزرنے کے ساتھ آپریٹ کردہ میلوں کی تعداد میں کمی ہو رہی ہے۔ مشترکہ اتھارٹی کو بس سروسز کو چلانے کے لیے بھی زیادہ امداد دینا پڑی۔ 2019/20 میں، پبلک ٹرانسپورٹ کے لیے کل خرچ £12.3 ملین تھا۔ 2023/24 میں بڑھ کر یہ £15.6 ملین ہو گیا۔
- 4.11 بسز کو بہتر کرنا مشترکہ اتھارٹی کا اہم عزم ہے جیسا کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کے منصوبے (LTCP) اور بس سے متعلقہ حکمت عملی میں وضاحت کی گئی ہے۔ بسز لوگوں کو صحت اور تفریح سے متعلقہ سروسز، کام اور سیکھنے کے مواقعوں تک رسائی حاصل کرنے، اور دوستوں اور رشتے داروں سے ملنے میں مدد کرتی ہیں۔ سفر کے لیے بس کا زیادہ استعمال ایک ایسا آسان طریقہ ہے جس سے ہم اپنی سڑکوں پر کارز کی تعداد کو کم کر کے اور بھیڑ میں کمی کر کے اپنے علاقے میں ہوا کے معیار کو بہتر کرنے اور کاربن کے نقصان دہ اخراج کو کم کرنے کے سلسلے میں مدد کر سکتے ہیں۔
- 4.12 ہمارا ہدف پورے کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کے لیے بسز کی اہمیت اور ضرورت کو تسلیم کرتا ہے۔ اس کی مزید وضاحت بعد میں آنے والے 'حکمت عملی سے متعلقہ کیس کا خلاصہ' نامی سیکشن میں پیراگراف 6.4 سے آگے کی گئی ہے۔ بس کے استعمال میں کمی اور پبلک سیکٹر کی جانب سے زیادہ مالی معاونت کے لیے ضرورت اس امر کا اظہار کرتی ہے کہ جس طریقے سے ابھی بسز چلائی جا رہی ہیں، جہاں نجی بس آپریٹرز کو روٹس، تعدد، کرایوں اور بسز کے معیارات پر بنیادی کنٹرول حاصل ہے، یہ طریقہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بہتر بسز کے لیے ہمارے اہداف کے تکمیل کی ناکامی کا باعث بن رہا ہے اور بس کسٹمرز کی ضروریات کو پورا کرنے اور حکمت عملی سے متعلقہ ہمارے مقاصد کے حصول کے لیے اسے تبدیل کرنے کی ضرورت ہے۔

² 2022/23 میں 24.3 ملین مسافروں نے سفر کیا
³ BUS01e ٹرانسپورٹ بس سے متعلقہ ڈپارٹمنٹ کے اعداد و شمار کا ٹیبل

5. مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم

5.1 درج ذیل سیکشن مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا تعارف پیش کرتا ہے، جو ڈرافٹ پر مبنی ایک دستاویز اور اس مشاورت کا موضوع ہے۔ جانچ کے مقاصد کے لیے، مشترکہ اتھارٹی کو فرنچائزنگ اسکیم کی وضاحت کرنے کی ضرورت ہے تاکہ بہتر کردہ پارٹنرشپ اسکیم اور فرنچائزنگ کا باہمی موازنہ کیا جا سکے۔ دونوں اختیارات میں سے ہر ایک کے لیے، بس سروسز میں سرمایہ کاری کی مختلف سطحوں کو زیر غور لایا گیا۔

5.2 فرنچائزنگ کا مجوزہ ماڈل لندن میں پائے جانے والے ماڈل اور اس ماڈل سے مختلف ہے جسے حال ہی میں گریٹر مانچسٹر میں متعارف کروایا گیا ہے۔ تمام پہلوؤں کو کنٹرول کرنے اور ان کا نظم کرنے اور تمام خطرات کا ذمہ لینے کے بجائے، CA آپریٹرز کے ساتھ ذمہ داریوں اور خطرات کا اشتراک کرنے پر غور کرے گی، فراہمی کی وضاحت کرنے اور ڈیزائن کے لیے مل کر کام کرے گی اور استعمال میں اضافہ کرنے اور بڑھتی ہوئی آمدنی سے فائدہ حاصل کرنے کی غرض سے آپریٹرز کی حوصلہ افزائی کرے گی۔ یہ حکمت عملی، کسی بھی اور جگہ پائے جانے والے فرنچائزنگ ماڈلز جیسی ہے، جس کی مثالوں میں نیدرلینڈز اور جرمنی شامل ہیں، اور یہ کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کی ضروریات کے حساب سے زیادہ مناسب ہے۔

5.3 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی کاپی ضمیمہ 5 میں تلاش کی جا سکتی ہے۔ مختصراً، اس کا مطلب ہو گا:

- فرنچائزنگ پورے کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کا احاطہ کرے گی۔
- تمام مقامی بس سروسز کے ساتھ فرنچائزنگ کے ذریعے معاہدہ کیا جائے گا، ماسوائے ان سروسز کے، جنہیں مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم سے خارج کر دیا گیا ہے اور ایسی سروسز جو سروس پرمٹ کے نظام سے مشروط ہیں۔ وہ سروسز جنہیں فرنچائز میں شامل کرنے کی تجویز دی گئی ہے یا خارج کرنے کی تجویز دی گئی ہے، ان کی فہرست مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے ضمیمہ 5 کے مشمولات میں فراہم کی گئی ہے۔
- جب فرنچائزنگ کے ساتھ پیش رفت کرنے کا فیصلہ کر لیا جائے گا، تو مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم تیار کی جائے گی، جو موجودہ طور پر 22 جنوری 2025 کو متوقع ہے۔ تاہم، یہ تبدیلی سے مشروط ہو سکتی ہے۔
- یہ تجویز دی گئی ہے کہ ٹرانسپورٹ سے متعلقہ معاہدہ جات پہلی دفعہ 2026 میں کیے جائیں گے۔
- درج ذیل کے لیے سروسز سے متعلقہ اجازت ناموں (فرنچائز میں شامل کیے بغیر آپریٹ کرنے کے لیے مخصوص سروسز کو اجازت دینے کی غرض سے) کی ضرورت ہو گی:
 - کراس ہاؤنڈری سروسز۔
 - ایسی سروسز جنہیں فرنچائز میں شامل کیا جانا باقی ہے لیکن منتقلی کی مدت کے دوران ابھی تک انہیں آزادانہ سروسز کے طور پر چلایا جا رہا ہے اور جنہیں اس مدت کے لیے فرنچائزنگ اسکیم سے مستثنیٰ نہیں کیا گیا ہے۔
 - ایسی کوئی بھی دیگر سروسز جن کی نشاندہی آپریٹرز کی جانب سے کی گئی ہے جو فرنچائزڈ سروسز پر منفی طور پر اثر انداز نہیں ہو رہی ہیں، اور جنہیں مکمل طور پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم سے مستثنیٰ نہیں کیا گیا ہے۔
- کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں تمام بس سروسز کو فرنچائز میں شامل کیے جانے سے قبل، 2 سے 3 سال کے لیے منتقلی کا عمل جاری رہے گا۔
- بس آپریٹرز مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے متعین کردہ سروس کی شرائط کے مطابق بدستور ڈپوز اور مناسب بسز کی فراہمی کے ذمہ دار رہیں گے، جبکہ مشترکہ اتھارٹی دو اضافی ڈپوز بھی فراہم کرنے پر غور کر رہی ہے – ایک پیٹر بورو کے علاقے میں اور دوسرا کیمبرج کے علاقے میں ہو گا۔
- معاہدہ جات کی فراہمی کو مخلوط سائز کے پیکجز کی شکل میں ممکن بنایا جائے گا، تاکہ مقابلے کی فضا قائم کی جا سکے اور معاہدہ جات کے لیے مقابلے کی دوڑ میں شامل ہونے کی غرض سے چھوٹے اور درمیانے حجم کے حامل بس آپریٹرز کی مدد کی جا سکے۔

منظر نامے

5.4 اس جانچ کا آغاز چھ منظرناموں کے ساتھ ہوا، جنہیں حکمت عملی کی سطح پر زیر غور لایا گیا، جبکہ سرمایہ کاری کی تین سطحوں – کم، درمیانی، اور زیادہ کے لحاظ سے دو ڈیلیوری ماڈلز (فرنچائزنگ اور EP) کی جانچ کی گئی۔ تحقیق کرنے کی ابتدائی مشق کے بعد، دو اختیارات کو مزید مکمل جانچ کے لیے سامنے لایا گیا، فرنچائزنگ اور EP، دونوں درمیانی سطح کی سرمایہ کاری کے حامل تھے۔

5.5 چھ منظرناموں کی عمومی عمل پذیری کے لحاظ سے انہیں زیر غور لایا گیا۔ کم سرمایہ کاری کی صورت میں، فرنچائزنگ کم مقصدیت کی حامل ہوگی، کیونکہ اس سے نیٹ ورک کی بہتریوں کے حکمت عملی پر مبنی فوائد کے حصول کے بغیر CA کے لیے اس کے اخراجات اور خطرات میں اضافہ ہوگا۔ لہذا، اس اختیار پر مزید غور نہیں کیا جا رہا ہے۔ اگر کم سرمایہ کاری کے منظرنامے کا امکان ہوا، تو کم از کم ایک EP کے نفاذ کی ضرورت ہوگی۔

5.6 زیادہ سطح کی حامل سرمایہ کاری کی صورت میں، اس بات کا زیادہ امکان ہوگا کہ CA فنڈنگ کے انتظام پر زیادہ کنٹرول حاصل کرنا چاہے تاکہ اس کے اہداف کی تکمیل کو یقینی بنایا جا سکے؛ اس سے EP کا استعمال خارج از امکان ہو جائے گا۔ تاہم، اس وقت، اس چیز کا امکان نہیں ہے کہ اعلیٰ سطح کی حامل سرمایہ کاری مناسب ہوگی، اس لیے اس اختیار کو خارج کر دیا گیا۔ لہذا، یہ نتیجہ اخذ کیا گیا کہ زیادہ امکان کے حامل اور عملی منظرنامے درج ذیل ہیں:

- EP کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً £10 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £600,000 سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £7.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔
- فرنچائزنگ کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً 41 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £1.4 ملین سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £8.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔

مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا اجراء کرنے کی غرض سے مشترکہ اتھارٹی کی اس پر کتنی لاگت آئے گی؟

5.7 فرنچائزنگ پر منتقلی کے لیے مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے ابتدائی، یک مشمت سرمایہ کاری کی ضرورت ہوگی جس کا تخمینہ 3-4 سالوں کی مدت میں £1.42 ملین لگایا گیا ہے (منتقلی کی لاگت)۔ یہ مشاورتی، قانونی اور فراہمی سے متعلقہ فیس کا احاطہ کرے گی۔ £1 ملین سالانہ کے اسٹاف سے متعلقہ اضافی اخراجات اور £0.5 ملین سالانہ کے IT سے متعلقہ اخراجات ہوں گے۔

5.8 منتقلی اور نظم کاری سے متعلقہ اخراجات پبلک سیکٹر کی جانب سے ادھار کی سہولت کے اہل نہیں ہوں گے اور یہ تصور کیا گیا ہے کہ انہیں مشترکہ اتھارٹی کے ذخائر یا آمدنی سے متعلقہ فنڈنگ کے دیگر ذرائع کی جانب سے فنڈ کیا جائے گا۔ فرنچائزنگ کا اجراء کرنے کے لیے ابتدائی اخراجات کے علاوہ، مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کی جاری ڈیلیوری کے فنڈنگ کے ذرائع میں درج ذیل ذرائع شامل ہیں:

- فیئر باکس کی آمدنی - مسافروں کی جانب سے ادا کیے جانے والے کرائے سے حاصل ہونے والا پیسہ۔
- ٹرانسپورٹ لیوی - مقامی قانون ساز اتھارٹیز کی جانب سے شراکتوں پر مشتمل موجودہ فنڈ۔
- میئرل حکم نامہ - مشترکہ اتھارٹی کے علاقے میں کونسل ٹیکس دہندگان سے چارج کے ذریعے اکٹھی کی گئی فنڈنگ۔
- حکومتی فنڈنگ - اس میں ایسی فنڈنگ شامل ہے جو مشترکہ اتھارٹی ہماری BSIP کو ڈیلیوری کرنے اور صفر اخراج سے متعلقہ بس فنڈنگ کے لیے حاصل کرتی ہے۔
- بس سروسز آپریٹر گرانٹ - اہل بس سروسز کے آپریٹرز اور کمیونٹی ٹرانسپورٹ کی تنظیمات کو ادا کی جانے والی حکومتی گرانٹ تاکہ ان کے فیول کے اخراجات کے کچھ حصے کی وصولی میں مدد کی جا سکے۔

6. جانچ کا نسبتاً مختصر خلاصہ

- 6.1 جانچ کی ضروریات کی وضاحت قانون کے مطابق کی گئی ہے اور اس میں درج ذیل امور سے متعلق معلومات شامل ہیں:
- **حکمت عملی پر مبنی کیس** – وضاحت کرتا ہے کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس کی اصلاحات کی ضرورت کیوں ہے اور آیا زیر غور اختیارات (مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ) بہتر بسز کے لیے ہمارے اہداف کے حصول میں مدد کریں گے۔
 - **اقتصادی کیس** – اس میں ہر اختیار کے زیادہ وسیع معاشی اور سماجی فوائد اور اس امر کو زیر غور لایا گیا ہے کہ آیا وہ رقم کی قابل قدر مناسبت فراہم کرتے ہیں۔
 - **کاروباری کیس** – وضاحت کرتا ہے کہ ہر اختیار کے لیے کاروباری دلائل کیا ہو سکتے ہیں اور کاروباری مقاصد کے لحاظ سے ان کی جانچ کرتا ہے۔
 - **مالیاتی کیس** – جانچ کرتا ہے کہ آیا دستیاب پیسوں کی بنیاد پر یہ اختیارات مناسب ہیں۔
 - **نظم کاری سے متعلقہ کیس** – اس امر کے عملی پہلوؤں کو زیر غور لاتا ہے کہ خطرات اور درکار ذرائع سمیت مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے یہ اختیارات کیسے ڈیلیور کیے جائیں گے۔
- 6.2 ان کیسز میں سے ہر ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے تحت بس نیٹ ورک کو آپریٹ کرنے کے مضمرات کو زیر غور لاتا ہے۔ ان دونوں کو درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری کے منظر نامے کے تحت زیر غور لایا گیا ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ یہ فرض کیا گیا ہے کہ بس نیٹ ورک پر موجودہ طور پر جو کچھ خرچ کیا جا رہا ہے، اس کے علاوہ کچھ اضافی سرمایہ کاری بھی ممکن ہوگی۔
- 6.3 اس مختصر خلاصے میں شامل معلومات کو آپ کو وہ تمام معلومات فراہم کرنی چاہئیں، جو مختصر سوالنامے کو مکمل کرنے کے لیے آپ کو درکار ہیں۔ تاہم، ہو سکتا ہے کہ آپ مکمل جانچ پر مبنی دستاویز پڑھنا چاہیں، جو پڑھنے کی غرض سے <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/> پر دستیاب ہے

حکمت عملی پر مبنی کیس کا خلاصہ

تعارف

- 6.4 حکمت عملی پر مبنی کیس ان وجوہات کی وضاحت کرتا ہے کہ بس سے متعلقہ اصلاحات کی ضرورت کیوں ہے۔ یہ اس طریقے سے متعلقہ چیلنجز کی وضاحت کرتا ہے کہ جس سے بسز کو موجودہ طور پر چلایا جا رہا ہے اور بس کی اصلاحات سے متعلقہ مقاصد کے لحاظ سے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ اور اس امر کی جانچ کرتا ہے کہ آیا یہ اختیارات ان اہداف کو بہتر طور پر ڈیلیور کریں گے کہ جن کی وضاحت مشترکہ اتھارٹی کی بس سے متعلقہ حکمت عملی میں کی گئی ہے۔

ڈرائیورز کی تبدیلی کے لیے

- 6.5 بسز ٹرانسپورٹ سسٹم میں ایک اہم کردار ادا کرتی ہیں۔ تاہم، مارکیٹ میں بس کے استعمال میں طویل مدتی کمی اور بس نیٹ ورک کے سائز میں کمی واقع ہوئی ہے۔ سروسز کو برقرار رکھنے اور ان کی ترقی کے لیے مزید پبلک سیکٹر فنڈنگ ضروری ہو گئی ہے۔

- 6.6 موجودہ انتظامات کئی چیلنجز کو نمایاں کرتے ہیں:

- نیٹ ورک سے متعلقہ بہتریاں – بس روٹس ہمیشہ وہاں نہیں جاتے کہ جہاں اور جب لوگوں کو ان کی ضرورت ہوتی ہے یا وہ انہیں چاہتے ہیں۔ کچھ بس سروسز پبلک سیکٹر فنڈنگ کے بغیر مالی طور پر قابل عمل نہیں ہیں۔
- کرائے اور ٹکننگ – ہر بس آپریٹرز کے اپنے کرائے اور ٹکٹ سے متعلقہ پروڈکٹس ہیں، جو مجموعی طور پر پریشان کن صورت حال اور ایک ہی ٹکٹ کو مختلف آپریٹرز کی سروسز پر سفر کرنے کے لیے استعمال کی عدم اہلیت کا باعث بنتے ہیں۔

- بس فلیٹس - کم اور صفر اخراج کی حامل بسز کے لیے خاطر خواہ کیپیٹل کی لاگت موجودہ طور پر، پبلک سیکٹر کی مداخلت کے بغیر فلیٹ کی تبدیلی میں ایک رکاوٹ ہے۔
- کسٹمر کا تجربہ - پورے نیٹ ورک میں صارف کا تجربہ مختلف ہوتا ہے اور کسٹمر کی معلومات یا فیڈبیک کے لیے رابطے کا کوئی ایک بھی ذریعہ نہیں ہوتا۔
- فنڈنگ - سروسز کا موجودہ ارتکاز وسیع سماجی، اقتصادی یا ماحولیاتی اہداف کو پورا کرنے کے بجائے منافع بخش ہونے پر ہے۔

سوال S1

کیا آپ کے اس امر سے متعلق کوئی بھی عمومی تبصرہ جات ہیں کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں حالیہ طور پر بس سروسز کتنی اچھی کارکردگی کا مظاہرہ کر رہی ہیں؟

بس سے متعلقہ اصلاحات کے اہداف

6.7 حکمت عملی پر مبنی کیس پالیسی کے وسیع اہداف کے حصول کے لیے تبدیلی کی ضرورت کو نمایاں کرتا ہے، جس میں وہ اہداف بھی شامل ہیں جن کی وضاحت کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی میں کی گئی ہے۔ خصوصی طور پر، بس نیٹ ورک میں ایک مرحلہ وار تبدیلی پر مبنی بہتری کی ضرورت ہے تاکہ 2030 تک کار کے ذریعے سفر کو 15% تک کم کرنے اور بس کے استعمال کو دوگنا کرنے کے اہداف کے حصول میں مدد کی جا سکے۔

6.8 بس سے متعلقہ اصلاحات کے اہداف درج ذیل ہیں:

- جتنی جلدی ممکن ہو، ایک نمایاں طور پر بہتر کردہ اور مربوط بس نیٹ ورک کے حصول کے لیے مشترکہ اتھارٹی کی صلاحیت میں اضافہ کرنا۔
- مختلف وسیع اقتصادی، سماجی، اور ماحولیاتی پالیسی سے متعلقہ مقاصد اور اہداف کے حصول کے لیے بس سروسز کی شراکت میں اضافہ کرنا۔
- باہمی سروسز، مربوط ٹکننگ، سروس کے استحکام اور معلومات کی فراہمی کے طریقے کے ذریعے بس صارف کے فوائد میں اضافہ کرنا۔
- بس نیٹ ورک میں رقم کی قابل قدر مناسبت اور سرمایہ کاری سے ہونے والے فوائد میں اضافہ کرنا۔

6.9 ان اہداف کو ڈیلیور کرنے کے لیے، بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مجموعی تصور کو درج ذیل طریقے سے پورا کیا جائے گا:

پورے کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کے ایسے جامع نیٹ ورک پر مبنی حکمت عملی کا تصور جو لوگوں کو آرام دہ، استعمال میں آسان، بائیدار اور رقم کی قابل قدر مناسبت کا حامل محسوس ہو، جو جامع ہو اور کار کے قابل عمل متبادل کی پیشکش کرے۔

بس سے متعلقہ اصلاحات کے اختیارات اور مشترکہ اتھارٹی کا اثر و رسوخ

6.10 بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی 2021 تمام مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کے لیے اس ضرورت کی وضاحت کرتی ہے کہ بہتر کردہ پارٹنرشپ (میٹل مشترکہ اتھارٹیز کے علاوہ کہ جنہوں نے پہلے ہی فرنچائزنگ کو زیر غور لانے کے لیے قانونی عمل کا آغاز کر دیا ہے) کے نفاذ کو یقینی بنایا جائے تاکہ مرکزی حکومت کی فنڈنگ تک رسائی کو جاری رکھا جا سکے۔

6.11 حکمت عملی پر مبنی کیس اس لیے مشترکہ اتھارٹی کے لیے دستیاب دو اختیارات کی جانچ کرتا ہے - فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ - اور اس امر کو زیر غور لاتا ہے کہ وہ ان نمایاں کردہ چیلنجز سے کیسے نمٹیں گے اور متعین کردہ اہداف کے حصول کو کیسے ممکن بنائیں گے۔ ہر اختیار کے لیے، فنڈنگ کے مختلف منظرناموں کو زیر غور لایا گیا ہے۔

6.12 مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تحت، مشترکہ اتھارٹی کو بس نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور فراہمی پر کنٹرول حاصل ہو گا۔ جبکہ بہتر کردہ پارٹنرشپ، اتھارٹیز اور بس آپریٹرز سے مل کر کام کرنے اور مذاکرات کے ذریعے، متفقہ لیولز تک سروسز کو ڈیلیور کرنے کا عزم کرنے کا مطالبہ کرتی ہے۔

ٹیبل 1-6: بہتر کردہ پارٹنرشپ اور فرنچائزنگ کے مابین فرق

فرنچائزنگ	بہتر کردہ پارٹنرشپ
تمام سروسز کو کنٹرول کرنا - روٹس، تعدد، روٹ نمبرز	صرف معاونت یافتہ سروسز کو کنٹرول کرنا؛ کچھ زیادہ وسیع نیٹ ورک پر اثر انداز ہوتی ہیں (جیسا کہ یکساں پھیلاؤ کے حامل روانگی کے اوقات)
سروسز/گاڑیوں کے لیے معیارات کا تعین کرنا	سروسز/گاڑیوں کے لیے معیارات سے متعلق مذاکرات کرنا
لازمی نیٹ ورک برانڈنگ۔ مشترکہ وردی/برانڈنگ	نیٹ ورک برانڈنگ سے متعلق مذاکرات، انفرادی آپریٹرز کی مسلسل توثیق
تمام سروسز کے درمیان کرایوں اور عمومی کرایوں میں کی جلتے والی رعایتوں کا تعین کرنا	صرف معاونت یافتہ سروسز کے لیے کرایوں اور مخصوص رعایتوں کے لیے مواقع کا تعین کرنا
مختلف آپریٹرز پر مبنی ٹکٹنگ اور یکساں پروڈکٹ کی رینج	مختلف آپریٹرز پر مبنی ٹکٹنگ سے متعلق مذاکرات کرنا
منافع بخش سروسز دیگر سروسز کو کراس سبسڈی کی سہولت فراہم کر سکتی ہیں	سروسز کے درمیان کوئی بھی کراس سبسڈی نہیں
ضروریات کو پورا نہ کرنے پر آپریٹرز کا مواخذہ	ضروریات کو پورا نہ کرنے پر آپریٹرز کا مواخذہ کرنے کی استعداد
نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور نظم کاری کے لیے مرکزی حکمت عملی	نیٹ ورک کی نظم کاری کے لیے پارٹنرشپ/مذاکرات پر مبنی حکمت عملی
بڑھتی ہوئی ذمہ داری اور مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے لیے وسائل کی فراہمی	مشترکہ ذمہ داریاں اور وسائل کی فراہمی

حکمت عملی پر مبنی کیس کا نتیجہ

- 6.13 بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے تحت زیادہ ربط سازی اور دستیابی کے حامل بہتر کردہ نیٹ ورک کے حصول کو ممکن بنایا جا سکتا ہے۔ تاہم، فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کو نیٹ ورک کی ساخت اور استحکام پر زیادہ کنٹرول اور اثر و رسوخ، اور سروس کے روابط اور مربوط کرایوں اور ٹکٹنگ کو یقینی بنانے کی صلاحیت فراہم کرے گی۔
- 6.14 بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے تحت مکمل مجوزہ تبدیلی کے حصول میں یکساں وقت لگے گا۔ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، تبدیلی کے اجراء کا انحصار آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات پر ہوگا، جس میں، کچھ زیادہ بامقصد ضروریات کے لیے، زیادہ مدت لگ سکتی ہے (اور کچھ صورتوں میں، ہو سکتا ہے کہ ان کا حصول بالکل ممکن ہی نہ ہو)۔ تاہم، تبدیلیوں کو ایک ہی دفعہ کے بجائے ان پر اتفاق ہونے کی صورت میں مرحلہ وار نافذ کیا جا سکتا ہے، جیسا کہ فرنچائزنگ کی صورت میں ہوگا۔ فرنچائزنگ کی صورت میں، اگر وافر وسائل دستیاب ہوں، تو مشترکہ اتھارٹی ٹائم اسکیلز کی ہدایت دینے اور ڈیلیوری کو یقینی بنانے کے قابل ہوگی۔
- 6.15 مجموعی طور پر، حکمت عملی پر مبنی کیس یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت فرنچائزنگ زیادہ فوائد کی حامل ہوگی۔

سوال S2

حکمت عملی پر مبنی کیس کے مطابق بس مارکیٹ میں اصلاحات کرنا مقامی بس مارکیٹ کو درپیش چیلنجز سے نمٹنے کے لیے مناسب ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

اقتصادی کیس کا خلاصہ

تعارف

- 6.16 اقتصادی کیس میں بس سے متعلقہ اصلاحات کے اختیارات کے معاشی اثر اور مشترکہ اتھارٹی کے لیے رقم کی قابل قدر مناسبت (VfM) کو زیر غور لایا گیا ہے۔ یہ کیس اختیارات کے درمیان فرق کی جانچ کرتا ہے اور فوائد اور اخراجات کا تعین کرنے اور انہیں مونیٹائر کرنے پر غور کرتا ہے۔
- 6.17 اقتصادی کیس میں پبلک سیکٹر کے اخراجات کے علاوہ، مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور EP میں وسیع معاشرے کو مدنظر رکھتے ہوئے مسافروں، بس آپریٹرز، مشترکہ اتھارٹی کے لیے فوائد کو زیر غور لایا گیا ہے۔ اقتصادی ماڈل 30 سال پر مبنی منظوری کی مدت کے لیے بس سے متعلقہ اصلاحات کے دو اختیارات کے تقابلی فوائد اور اخراجات کی جانچ کرتا ہے۔
- 6.18 درمیانی سطح کی سرمایہ کاری کے منظرناموں کے ذریعے سروس کی متعدد بہتریوں کے لیے کوشش کی جائے گی۔ انہیں تین بنیادی زمرہ جات میں تقسیم کیا جائے گا:

- نیٹ ورک آپریشنز
 - انٹرچینج اور سفر کے بہتر مواقع (بشمول بس ویز اور ریل سروسز) کی سہولت کاری کرنے کے لیے سروسز کا بہتر کردہ ربط
 - صبح سویرے اور شام کے آخری اوقات میں اضافی سروسز
 - سروس کا اضافہ شدہ تعدد
- کرائے اور ٹکٹنگ
 - تمام نیٹ ورک میں ایک جیسی ٹکٹنگ پروڈکٹس
 - بس کے علاوہ اضافہ شدہ سیلز
 - کرایوں کے تعین پر زیادہ کنٹرول
- کسٹمر کا تجربہ
 - سفر کے اوقات میں تیزی لانے کے لیے بس کی زیادہ ترجیح
 - معلومات کی بہتر کردہ فراہمی

طریقے اور نتائج

- 6.19 اثرات کی جانچ کرنے کے لیے درج ذیل طریقے استعمال کیے گئے:
- خالص موجودہ قدر (NPV) – فوائد سے منہا کیے گئے اخراجات۔ مثبت NPV کا مطلب ہے کہ اختیار لاگت کی نسبت زیادہ فوائد کا حامل ہے۔
 - فائدے کی لاگت پر مبنی شرح (BCR) – اس کا حساب فوائد کو اخراجات سے تقسیم کر کے کیا جاتا ہے۔ زیادہ BCR کا مطلب ہے کہ مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے خرچ کیے گئے ہر پاؤنڈ کے عوض زیادہ فائدے کا حصول ممکن ہوا ہے۔

6.20 اقتصادی کیس میں بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے اختیارات کے تحت درمیانی سرمایہ کاری کے منظرنامے کی کارکردگی درج ذیل ٹیبل میں پیش کی گئی ہے۔

ٹیبل 2-6: مونیٹائزڈ اخراجات اور فوائد کا تجزیہ⁴

مونیٹائزڈ اخراجات اور فوائد کا تجزیہ (2010 £m)	فرنچائزنگ	بہتر کردہ پارٹنرشپ
شور	0.16	0.11
مقامی فضائی آلودگی	0.11-	0.14
گرین ہاؤس گیسز	4.53-	4.80
سفر کا معیار	-	-
جسمانی سرگرمی	-	-
حادثات	2.46	1.75
معاشی افادیت: استعمال کرنے والے صارفین (کام کے لیے سفر)	120.53	83.77
معاشی افادیت: استعمال کرنے والے صارفین (دیگر)	173.93	116.87
معاشی افادیت: کاروباری صارفین اور فراہم کنندگان	13.73	11.58
وسیع تر عوامی مالی معاملات (ٹیکس کے بالواسطہ محصولات)	3.65	3.64

مجموعی اثرات

فوائد کی موجودہ قدر (PVB)	309.82	212.78
اخراجات کی موجودہ قدر (PVC)	121.75	89.45
کل موجودہ قدر (NPV)	188.06	123.32
فائدے کے تناسب سے لاگت کی شرح (BCR)	2.54	2.38

اقتصادی کیس کا نتیجہ

6.21 سماجی، ماحولیاتی اور معاشی نتائج کے حوالے سے بہتر کردہ پارٹنرشپ اور فرنچائزنگ دونوں ہی فوائد (مونیٹائزڈ اور نان مونیٹائزڈ دونوں) تخلیق کرتی ہیں۔ اگر مشترکہ اتھارٹی نے فرنچائزنگ کے ذریعے بس نیٹ ورک کے ڈیزائن اور نفاذ کو کنٹرول کیا تو یہ ان فوائد کی تقسیم پر اثر انداز ہو سکتی ہے، اور اس امر کو یقینی بنا سکتی ہے کہ سرمایہ کاری اور بہتری سے ہونے والے فوائد ان افراد کو ہدف بنائیں جنہیں اس سے زیادہ فائدہ ہونے کا امکان ہو۔

6.22 اس اقتصادی کیس کے مونیٹائزڈ نتائج اس امر کا اظہار کرتے ہیں کہ بس سروسز میں سرمایہ کاری رقم کی قابل قدر مناسبت کی پیشکش کر سکتی ہے۔

6.23 اقتصادی کیس میں یہ نتیجہ اخذ کیا گیا ہے کہ فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کو بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت زیادہ فوائد کی پیشکش کرتی ہے۔ نتائج تجویز کرتے ہیں، کہ سرمایہ کاری کی ہر سطح پر، معاشی فوائد کے حوالے سے فرنچائزنگ نسبتاً بہتر کارکردگی کا مظاہرہ کرتی ہے۔ درمیانی سطح پر مبنی سرمایہ کاری کے منظرنامے میں فرنچائزنگ کی حکمت عملی بہترین کل موجودہ قدر اور فائدے کے تناسب سے لاگت کی شرح فراہم کرتی ہے۔

سوال S3

اقتصادی کیس کے مطابق بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت فرنچائزنگ پبلک سیکٹر کو زیادہ قدر کی پیشکش کرتی ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

⁴ اس ٹیبل میں دکھائے گئے فوائد سے متعلقہ زمرہ جات کی تفصیلی وضاحتوں کو ٹیگ یونٹ A1.3، صارف اور فراہم کنندہ سے متعلقہ اثرات میں ملاحظہ کیا جا سکتا ہے

کاروباری کیس کا خلاصہ

تعارف

- 6.24 کاروباری کیس بس سے متعلقہ اصلاحات کے ہر اختیار کے تحت بسز کو چلانے کے لیے درکار کاروباری انتظامات کی وضاحت کرتا ہے اور فراہمی اور معاہدے سے متعلقہ انتظامات، مارکیٹ کی مسابقت اور کاروباری خطرات کو زیر غور لاتا ہے۔
- 6.25 مشترکہ اتھارٹی نے جانچ کے لیے چھ کاروباری اہداف (کامیابی سے متعلقہ عناصر) کا استعمال کیا ہے جو کنٹرول، قدر، مسابقت اور خطرے سے متعلقہ ہیں:

- **پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ** - مشترکہ اتھارٹی اس امر کو یقینی بنانا چاہتی ہے کہ اس کی سرمایہ کاری اس کے مطلوبہ نتائج سے متعلقہ اہداف کی معاونت کرے گی۔ اس کا حصول ایک ایسے ڈیلیوری ماڈل کے ذریعے ممکن بنایا جائے گا جو پالیسی کے مطلوبہ اہداف اور صارف سے متعلقہ فوائد کے حصول کے لیے بس نیٹ ورک پر معقول اثر و رسوخ فراہم کرے۔
- **بہترین قدر** - ڈیلیوری سے متعلقہ اختیار کو اس امر کا اظہار کرنے کے قابل ہونا چاہیے کہ یہ مطلوبہ نیٹ ورک کے اجراء کے حوالے سے لاگت اور معیار کے بہترین مجموعے کے حصول کو کیسے ممکن بنائے گا، اور جو اس کے نتیجے میں مسافروں کی استطاعت میں کردار ادا کرے گا۔
- **بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت** - ڈیلیوری کے اس اختیار کو آپریٹرز کے لیے کاروباری طور پر قابل عمل ہونا چاہیے اور آپریٹرز کے درمیان 'برابری کی سطح' کی بنیاد پر مسابقت کی حوصلہ افزائی کرنے کے قابل ہونا چاہیے۔ اس ماڈل کو چھوٹے اور درمیانی آپریٹرز، اور اس کے علاوہ نئے آنے والے افراد کی شرکت کو ممکن بنانا چاہیے۔
- **خطرے کی مناسب تفویض** - ڈیلیوری کے اس اختیار کو پبلک اور پرائیویٹ سیکٹرز کی نظم کاری کی صلاحیت کے مطابق انہیں خطرے کی تفویض کرنی چاہیے۔ خطرے کی تفویض کئی شعبوں میں ہوگی، جن میں کرائے کی آمدنی سے متعلقہ خطرہ، آمدنی سے متعلقہ خطرہ، آپریٹ کرنے کی لاگت سے متعلقہ خطرہ، سروس کے معیارات اور اثاثوں کی فراہمی شامل ہے۔
- **نفاذ میں آسانی** - فراہمی کے اس اختیار کو نافذ کرنے کی غرض سے لازمی طور پر عملی اور وقت گزرنے کے ساتھ پائیدار ہونا چاہیے۔
- **بحالی اور لچک پذیری** - ڈیلیوری کے اس اختیار کو لازماً مشترکہ اتھارٹی کو خلل کے اوقات سمیت مؤثر طریقے سے نیٹ ورک کی نظم کاری کرنے کے قابل بنانا چاہیے۔

- 6.26 کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں بسز کو چلانے کے لیے موجودہ کاروباری ماڈل ایک آزادانہ مارکیٹ ہے، جہاں زیادہ تر امور اور ذمہ داریاں نجی بس آپریٹرز پر منحصر ہیں، جس میں بس سروس کی تفصیل اور برانڈنگ، بسز اور ڈپوز کی فراہمی، معیارات کا تعین، روٹس کی ٹائم ٹیبلنگ، کرائے اور ٹکٹنگ اور کسٹمر سروس شامل ہے۔

فرنچائزنگ اسکیم - بسز کو کیسے چلایا جائے گا

- 6.27 کاروباری کیس اس امر کی وضاحت کر کے کمرشل ماڈل کو زیر غور لاتا ہے کہ بسز کو کیسے چلایا جائے گا۔ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے تحت، موجودہ کاروباری مارکیٹ کو تبدیل کر دیا جائے گا، اور بس آپریٹرز مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے منعقد کردہ مسابقتی فراہمی کے عمل کے ذریعے سروسز چلانے کے لیے بولی لگائیں گے۔ کاروباری کیس میں فرنچائز کے معاہدے کی طوالت، اور فراہمی کے عمل اور اس امر سے متعلق معلومات شامل ہیں کہ کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں فرنچائز کا اجراء کیسے کیا جائے گا۔

- 6.28 فرنچائزنگ کے نفاذ کو آسان بنانے کے لیے، مشترکہ اتھارٹی کے علاقے سے متعلقہ مختلف پیکجز کے ذریعے سروسز کی فراہمی کو ممکن بنایا جائے گا۔ اسے بس سروسز کے ایسے گروپس میں تقسیم کیا جائے گا جن کے حصول کو فرنچائز سے متعلقہ علیحدہ معاہدہ جات کے ذریعے ممکن بنایا جائے گا۔ مسابقت کی سہولت کاری کرنے اور چھوٹے اور درمیانی سائز کے حامل آپریٹرز کے علاوہ بڑے آپریٹرز کو اجازت دینے کی غرض سے معاہدہ جات مختلف سائز پر مشتمل ہوں گے۔

6.29 مشترکہ اتھارٹی 2025-26 میں معاہدہ جات کے پہلے مرحلے کے حصول کو ممکن بنانے پر غور کرے گی۔ عمل کاری کو مکمل کرنے کے لیے ایک سال کے بعد دوسرا مرحلہ ہو گا۔

6.30 فرنچائزنگ کے تحت مشترکہ اتھارٹی سروس کی تفصیلات (اس امر سے متعلق فیصلہ کرنا کہ کون سے بس روٹس چلائے جائیں)، برانڈنگ، روٹس کی ٹائم ٹیبلنگ اور معلومات کی فراہمی سمیت اضافی خطرات اور ذمہ داریوں سے نمٹے گی۔ آپریٹرز بسز اور ڈپوز کی فراہمی کے لیے بدستور ذمہ دار رہیں گے، جبکہ مشترکہ اتھارٹی ڈپوز کے لیے کچھ اضافی جگہ فراہم کرے گی۔

بہتر کردہ پارٹنرشپ - بسز کو کیسے چلایا جائے گا

6.31 بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، بسز اسی کاروباری ماڈل کے تحت چلتی رہیں گی جیسے وہ ابھی چل رہی ہیں، جبکہ اس طریقے میں کچھ تبدیلیاں کی جائیں گی جس سے بس نیٹ ورک کی نظم کاری کی جا رہی ہے۔ یہ سروس کی تفصیلات اور ٹائم ٹیبلنگ کی ذمہ داری نجی بس آپریٹرز کے پاس باقی رکھنے پر غور کرے گی، جو آمدنی سے متعلقہ خطرے کی نظم کاری کے ذمہ دار بھی رہیں گے۔

6.32 بہتر کردہ پارٹنرشپ ماڈل بس نیٹ ورک کی تیاری کے لیے مشترکہ اتھارٹی اور آپریٹرز کے مابین مذاکرات اور اتفاق پر انحصار کرتا ہے، جس کا مطلب ہے کہ کچھ ذرائع سمجھوتے یا تاخیر کا شکار ہو سکتے ہیں۔ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، مشترکہ اتھارٹی اسکیم کے حصے کے طور پر سروس کی تبدیلی کے اوقات سے متفق ہونے کی کوشش کرے گی تاکہ سروس سے متعلقہ تبدیلیوں کی نظم کاری زیادہ باقاعدگی سے کی جا سکے۔

کاروباری کیس کا نتیجہ

6.33 کاروباری کیس یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کو بس نیٹ ورک پر زیادہ اثر و رسوخ فراہم کرنے اور اسی طرح بس نیٹ ورک کے نتائج کے زیادہ کنٹرول اور سروس کی نظم کاری کے حوالے سے زیادہ فائدہ مند ہے۔ تاہم، اس میں بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت تبدیلی کا زیادہ عمل دخل ہے اور نظم کاری کرنے کے زیادہ خطرے کے علاوہ مشترکہ اتھارٹی کو اس کے نفاذ کے لیے زیادہ وسائل اور صلاحیتوں کی ضرورت ہے۔

سوال S4

کاروباری کیس کے مطابق مشترکہ اتھارٹی بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت فرنچائزنگ کے ذریعے اپنے کاروباری مقاصد (کامیابی سے متعلقہ عوامل) کو بہتر طور پر پورا کرنے کے قابل ہو گی۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

مالیاتی کیس کا خلاصہ

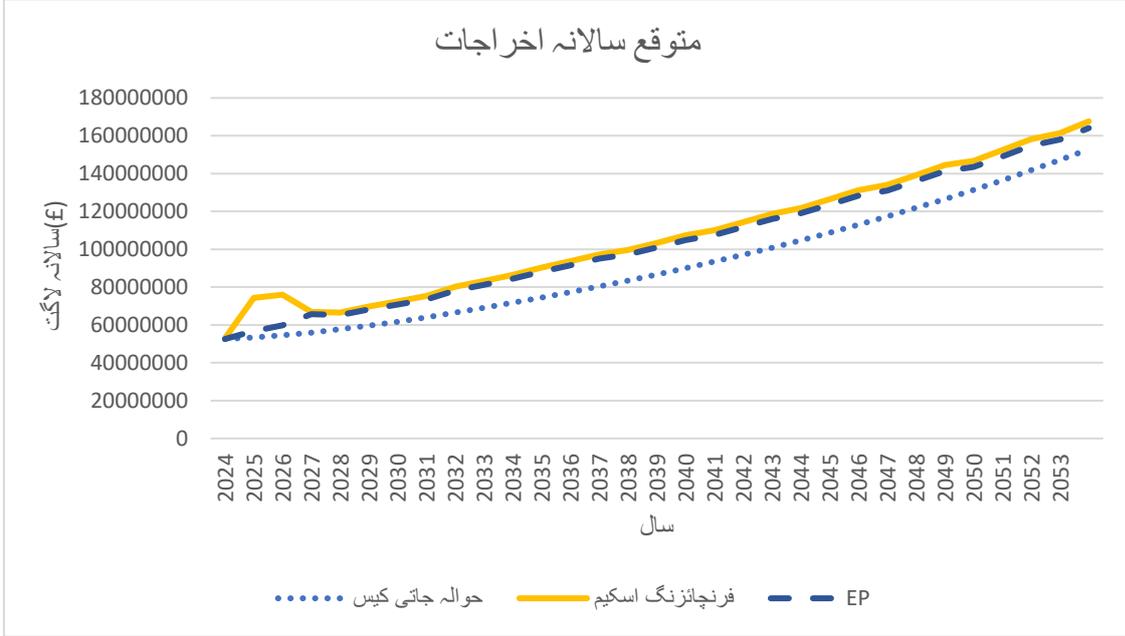
تعارف

6.34 مالیاتی کیس فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے مضمرات کو زیر غور لاتا ہے۔ اس میں ہر اختیار کے تحت متوقع کیش فلوز شامل ہیں، تاکہ مشترکہ اتھارٹی کے لیے گنجائش اور ممکنہ مالی خطرے کی جانچ کی جا سکے۔ یہ بس نیٹ ورک کو برقرار رکھنے اور ترقی دینے کے لیے دستیاب مختلف فنڈنگ اسٹریٹجز کو بھی مد نظر رکھتا ہے۔

6.35 مالیاتی ماڈلنگ متعدد بہتریوں کو نیٹ ورک کا حصہ بناتی ہے (جن کی وضاحت اقتصادی کیس میں کی گئی ہے)، جو زیر غور 30 سال کی جانچ پر مبنی مدت میں بڑھتے ہوئے ایسے اخراجات کی طرف اشارہ کرتی ہے، جو فرنچائزنگ اور EP دونوں کے لیے حوالہ جاتی کیس (موجودہ صورت حال) کی نسبت زیادہ سطح کے حامل ہوں گے۔ بس کے ترجیحی اقدامات کو فنڈ کرنے کے لیے کچھ اضافی کیپیٹل پر مبنی اخراجات بھی شامل کیے گئے ہیں، فرنچائزنگ کی صورت میں، دو نئے بس ڈپوز (ایک پیٹر بورو کے علاقے میں اور ایک کیمبرج کے علاقے میں) کی فراہمی، جو فرنچائز سے متعلقہ معاہدہ جات میں شامل نئے اور/یا موجودہ بس آپریٹرز کی جانب سے اضافہ شدہ شرکت کی سہولت کاری کریں گے۔

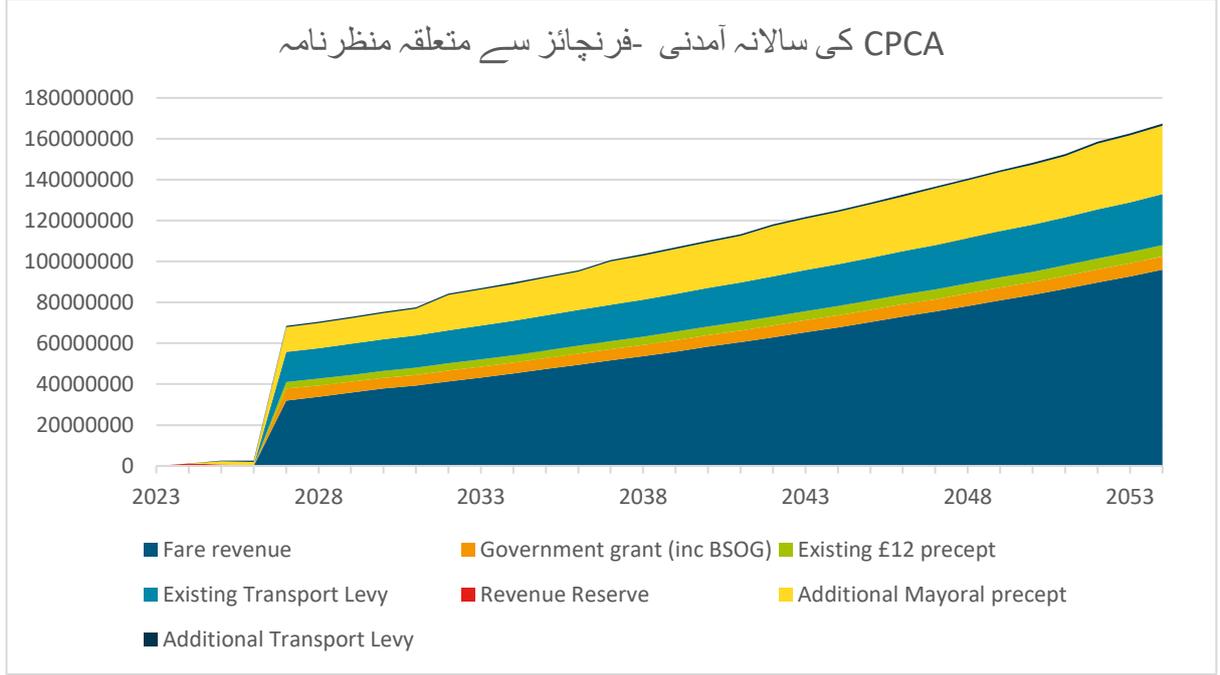
6.36 فرنیچائزنگ کے منظر نامے کے تحت، درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری نئی اور موجود بس سروسز کے ساتھ معاہدہ کرنے اور/یا زیادہ لگاتار سروسز کے لیے بس کے ترجیحی اقدامات، بس اسٹاپ، اور شیلٹرز کی بہتریوں کے لیے سرمایہ کاری کے قابل بنائے گی۔

تصویر 1-6: EP بمقابلہ فرنیچائزنگ سالانہ اخراجات کا تخمینہ



وسائل کی فراہمی کے اخراجات

6.37 دونوں اختیارات کے لیے بڑے کام کرنے اور ذمہ داریاں اٹھانے کی غرض سے مشترکہ اتھارٹی کو اسٹافنگ اور سسٹمز کے حوالے سے اپنی گنجائش اور صلاحیت میں اضافہ کرنے کی ضرورت ہوگی۔ اس میں اضافی اخراجات کی ذمہ داری لینا بھی شامل ہوگا، جو مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے زیادہ کنٹرول اور نظم کاری سے متعلقہ ذمہ داریاں نبھانے کے باعث فرنیچائزنگ کے لیے زیادہ ہوں گے۔ درج ذیل چارٹ فرنیچائزنگ کے لیے مختلف فنڈنگ اسٹریٹجز کو ظاہر کرتا ہے۔



مالیاتی کیس کا نتیجہ

6.38 دونوں اختیارات کے تحت، بس نیٹ ورک کی بہتریوں کو عمل میں لانے کے لیے اضافی مالی معاونت کی ضرورت ہوگی۔ تاہم، وقت کے ساتھ، استعمال میں اضافہ ہونے پر ان میں بس کے کرایوں سے ہونے والی آمدنیوں میں اضافے کے حصول کو ممکن بنانا چاہیے۔

6.39 مالیاتی کیس نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ ہر اختیار کے تحت آمدنی اور دستیاب فنڈنگ کو مد نظر رکھتے ہوئے، مشترکہ اتھارٹی کے لیے فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں ہی مناسب اختیارات ہیں۔ نیٹ ورک کی زیادہ بہتریوں کے اجراء کی صلاحیت کے باعث فرنچائزنگ بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت زیادہ فوائد کی حامل ہوگی، تاہم مشترکہ اتھارٹی کو مسافروں کے کرائے سے ہونے والی آمدنی کے لیے زیادہ ذمہ داری نبھانے کی غرض سے اسے اضافی مالیاتی خطرے کے تناظر میں متوازن کیے جانے کی ضرورت ہوگی۔

سوال S5

مالیاتی کیس کے مطابق فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کے لیے بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت زیادہ مالی خطرے کی حامل ہے، لیکن یہ زیادہ کنٹرول کی پیشکش کرتی ہے، جس کے نتیجے میں زیادہ فوائد حاصل ہوتے ہیں۔ کیا مشترکہ اتھارٹی کے اس خطرے کو مول لینے سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

نظم کاری سے متعلقہ کیس کا خلاصہ

تعارف

6.40 نظم کاری سے متعلقہ کیس ان عناصر کو مد نظر رکھتا ہے جو ڈیلیوری سے متعلقہ اختیارات کو ڈیلیور کرنے، ان کی نگرانی کرنے اور ڈیلیوری سے متعلقہ اختیارات کی جانچ کرنے کے لیے مشترکہ اتھارٹی کے اندر انتظامات کے اجراء کی صلاحیت اور قوت پر اثر انداز ہوتے ہیں۔ اس میں نافذ کیے جانے کی غرض سے انتظامات اور عمل کاریاں، اسٹاف سے متعلقہ وسائل اور سسٹمز اور منتقلی کی نظم کاری کرنے کے لیے منصوبے اور بس سروس کی فراہمی کے نئے ماڈل پر منتقل ہونے میں پوشیدہ خطرات شامل ہیں۔

فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نظم کاری

- 6.41 فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کے لیے نئی اور زیادہ بڑی ذمہ داریاں تخلیق کرے گی، جبکہ درج ذیل شعبوں میں اضافی وسائل، مہارتوں اور صلاحیتوں کی ضرورت ہوگی: بس نیٹ ورک کا ڈیزائن اور آپریشن، آمدنی سے متعلقہ خطرہ، کرائے اور ٹکٹنگ، مارکیٹنگ اور برانڈ کی نظم کاری، کارکردگی کی نگرانی اور کسٹمر کے ساتھ تعلقات۔
- 6.42 مشترکہ اتھارٹی نے پہلے ہی اپنی پبلک ٹرانسپورٹ کی ٹیم کی توسیع کا آغاز کر دیا ہے، جو فرنچائزنگ اسکیم کے اجراء کے فیصلے کے منظور ہو جانے کی صورت میں مزید ترقی کے لیے بنیاد فراہم کرے گی۔ نظم کاری سے متعلقہ کیس نے اس امر کو زیر غور لایا ہے کہ ٹیم کو 15 تک اضافی آسامیوں کی ضرورت ہوگی۔
- 6.43 فرنچائزڈ نیٹ ورک پر منتقلی کے عمل کے لیے پہلی فرنچائزڈ سروسز کو پہلے اٹھ مہینوں میں ڈیلیور کرنے کی غرض سے پروگرام کیا گیا ہے اور اسے اس کے اجراء کا فیصلہ ہو جانے کے بعد مکمل ہونے میں قریباً 3 سال لگیں گے۔
- 6.44 بہتر کردہ شراکت داری کی صورت میں مشترکہ اتھارٹی پر کچھ اضافی ذمہ داریاں بھی عائد ہوں گی، جن کا تعلق خاص طور پر آپریٹرز کے ساتھ بات چیت اور مذاکرات کا انتظام کرنے، معاہدوں پر اتفاق کرنے، اور ٹکٹنگ، مارکیٹنگ، برانڈنگ اور کارکردگی کی نگرانی میں زیادہ شمولیت سے ہے۔
- 6.45 بس نیٹ ورک کے لیے اہداف کی ڈیلیوری کے حصول کو EP کے ذریعے ممکن بنایا جا سکتا ہے۔ اس کے حصول کے لیے اسٹریکچرز پر منتقلی موجودہ صورت حال کی نسبت قدرے آسان ہوگی۔ مختلف تاریخوں کی حامل اسکیم سیٹنگ اور معاہدہ جات اور ضروریات کے اجراء کے لیے ڈیڈلائنز کے ساتھ EP منصوبے کا نفاذ ایک سال کے اندر کیا جا سکتا ہے (اگر مشترکہ اتھارٹی اور آپریٹرز کے مابین معاہدہ پایہ تکمیل کو پہنچ جاتا ہے)۔
- 6.46 مشترکہ اتھارٹی کی پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم کو کامیاب EP ڈیلیور کرنے کے لیے ممکنہ طور پر 8-10 اضافی آسامیوں کے ساتھ کچھ توسیع کی ضرورت ہوگی۔
- 6.47 جبکہ CA فرنچائزنگ اسکیم کی شرائط، بہتر کردہ پارٹنرشپ کی شرائط کا تعین کرنے کے قابل ہوگی اور اسکیم کے لیے آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کرنے کی ضرورت ہوگی۔ اگر مکمل معاہدے تک رسائی ممکن نہیں ہوتی، تو تجاویز کا نفاذ آپریٹرز کے اعتراض کے میکانزم پر ہوگا۔ اگر معاونت کی متعلقہ تھریشلڈ تک رسائی نہیں ہوتی، تو EP پر پیش رفت نہیں ہوگی۔

نظم کاری سے متعلقہ خطرات

- 6.48 اوقات، مواصلت اور غیر یقینی صورت حال کے ممکنہ مسائل کی بنیاد پر، فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں اپنے ساتھ منسلک نفاذ اور منتقلی سے متعلقہ خطرات کی حامل ہیں۔ مشترکہ اتھارٹی ان خطرات کی نظم کاری کرنے اور ان میں تخفیف کرنے میں مدد کرنے کی غرض سے موزوں عمل کاریوں کی حامل ہے۔

نظم کاری سے متعلقہ کیس کا نتیجہ

- 6.49 نظم کاری سے متعلقہ کیس یہ نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے اصلاحات سے متعلقہ دونوں اختیارات میں سے کسی کا بھی اجراء کیا جا سکتا ہے۔
- 6.50 بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے تحت مضبوط انتظام اور تنظیمی اسٹریکچرز کے علاوہ، مشترکہ اتھارٹی کے اہداف کے حصول کے لیے اسٹاف سے متعلقہ اضافی وسائل اور صلاحیتوں کی ضرورت بھی ہوگی۔ نظم کاری اور پورے نیٹ ورک کے کنٹرول کے حوالے سے بڑی تبدیلی کے باعث فرنچائزنگ کے تحت یہ ضرورت اور زیادہ ہوگی۔ تاہم، فرنچائزنگ کے تحت زیادہ مربوط، ہموار نیٹ ورک کے حصول کی صلاحیت بہتر ہوگی، جبکہ EP اسکیم کے لیے آپریٹرز کے ساتھ تبدیلی اور ضروریات سے متعلق مذاکرات کے لیے زیادہ وقت اور کوشش کی ضرورت ہوگی۔

سوال S6

نظم کاری سے متعلقہ کیس وضاحت کرتا ہے کہ فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت مشترکہ اتھارٹی کس طرح بس نیٹ ورک کی نظم کاری کرے گی۔ کیا ان منصوبوں سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

جانچ کا نتیجہ

- 6.51 مشترکہ اتھارٹی کو بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی کی ضروریات کے مطابق لازمی طور پر بس سروسز کی فراہمی کے طریقے کی اپنی حکمت عملی میں اصلاحات لانی ہوں گی۔ کچھ بھی نہ کرنا کوئی اختیار نہیں ہے، لہذا اس کا مطلب بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کا اجراء ضروری ہے۔
- 6.52 فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کے لیے اس کے حکمت عملی پر مبنی اہداف کے حصول کے سلسلے میں واضح فوائد کی پیشکش کرتی ہے۔ اسے نتائج اور مسافروں کے لیے بس سروس کی بہتریوں کی مؤثر ڈیلیوری، اور بس نیٹ ورک کی ان تبدیلیوں پر مکمل اثر و رسوخ حاصل ہو گا جو پالیسی کے وسیع اہداف کی فراہمی میں معاونت کرتی ہیں۔
- 6.53 اگرچہ بہتر کردہ پارٹنرشپ مشترکہ اتھارٹی کے لیے کم خطرے کی حامل ہے، لیکن کاروباری کیس کے حوالے سے فرنچائزنگ بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت واضح فوائد کی حامل ہے۔ یہ مطلوبہ آؤٹ پٹس اور نتائج کے حصول میں زیادہ بھروسے کے ساتھ، زیادہ یقینی ڈیلیوری کی پیشکش کرتی ہے۔
- 6.54 مالیاتی کیس کے حوالے سے، مشترکہ اتھارٹی کی بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف اور مقاصد کو ممکن بنانے کے حوالے سے دونوں اختیارات کے لیے کافی بڑی طویل مدتی مالی معاونت کی ضرورت ہے۔ طویل مدت کے حوالے سے فرنچائزنگ کے کیس کی نشاندہی سستا اور پائیدار ہونے کے طور پر کی گئی ہے۔ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے لیے مشترکہ اتھارٹی کو مزید فنڈنگ اکٹھا کرنے کی ضرورت ہو گی تاکہ طویل مدت کے حوالے سے بس نیٹ ورک کے استعمال میں کمی کی نظم کاری کی جا سکے۔
- 6.55 نظم کاری سے متعلقہ کیس اس امر کا اظہار کرتا ہے کہ دونوں میں سے کوئی بھی اختیار قابل اجراء ہے، اور دونوں کے لیے مشترکہ اتھارٹی کے وسائل اور صلاحیتوں کی توسیع کی ضرورت ہو گی۔
- 6.56 ٹرانسپورٹ ایکٹ اور فرنچائزنگ سے متعلقہ رہنمائی کے مطابق یہ جانچ انجام دے کر، مشترکہ اتھارٹی نے اس امر کو زیر غور لایا ہے کہ، مجموعی طور پر، فرنچائزنگ اور اضافی یقینی صورت حال کے حکمت عملی پر مبنی ایسے فوائد، جن کا اظہار اس کے نتائج کے حوالے سے ہوتا ہے، انہوں نے نمایاں مالی خطرہ مول لینے کے نقصان کو بڑی حد تک کم کر دیا ہے۔ اس جانچ کی بنیاد پر، یہ تجویز دی گئی ہے فرنچائزنگ اسکیم بس سے متعلقہ اصلاحات کے لیے مشترکہ اتھارٹی کا ترجیحی اختیار ہے۔

مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ

- 6.57 مساوات سے متعلقہ ایکٹ 2010 کے تحت مشترکہ اتھارٹی کو اس کے اختیارات کے استعمال میں درج ذیل کی ضرورت کو پورا کرنے کے لیے اسے مد نظر رکھنا ہو گا:
- غیر قانونی امتیاز، ہراسگی اور نشانہ بنانے کے عمل کا خاتمہ کرنا۔
 - ایسے افراد کے درمیان موقع کی اعلیٰ برابری جو کسی متعلقہ تحفظ یافتہ خصوصیت کا اشتراک کرتے ہیں اور ایسے افراد کے درمیان جو اس کا اشتراک نہیں کرتے۔
 - ایسے افراد کے درمیان اچھے تعلقات کو فروغ دینا جو کسی متعلقہ تحفظ یافتہ خصوصیت کے حامل ہوں یا ایسے افراد جو اس کے حامل نہ ہوں۔
- 6.58 مشترکہ اتھارٹی نے اس امر کو سمجھنے کے لیے مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ کا انعقاد (EqIA) کیا کہ آیا تحفظ یافتہ خصوصیات کے حامل افراد پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کا کوئی اثر ہو گا۔ EqIA کو ضمیمہ 6 میں تلاش کیا جا سکتا ہے۔
- 6.59 EqIA سے یہ نتیجہ اخذ ہوتا ہے کہ آیا درج ذیل تحفظ یافتہ خصوصیات کے حامل افراد پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے کوئی مثبت اثرات مرتب ہوں گے:
- عمر (خصوصاً نوجوان اور بوڑھے افراد)

- معذوری (جسمانی اور دماغی بیماریوں کے حامل افراد)
- جنس کی تبدیلی
- جنس (خصوصاً عورتیں)
- حمل اور زچگی
- نسل (قومیت)
- مذہب اور عقیدہ
- جنسی رجحان

6.60 یہ مثبت اثر بڑی حد تک مختلف شعبوں میں کسٹمر کے تسلسل کی بڑی سطح کی پیشکش کرنے کے لیے مشترکہ اتھارٹی کی اس صلاحیت کے باعث ہے جو تحفظ یافتہ خصوصیات پر اثر انداز ہوتی ہے۔ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کسٹمر کی معلومات میں بہتری اور تسلسل، آن بورڈ بس کے معیارات اور رسائی، سفر سے قبل اور سفر کے دوران حفاظت، اور ٹکٹس کی قیمت جیسے فوائد کا باعث بن سکتی ہے۔ وہ کنٹرول جس کی پیشکش نیٹ ورک پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کرتی ہے (جیسا کہ سروس کے تعدد اور روٹس کا تعین)، وہ حفاظت اور مشکل انٹرچینج جیسے کچھ ایسے مسائل کو حل کرنے میں بھی مدد کر سکتا ہے جن کی نشاندہی EqIA میں کی گئی تھی۔

6.61 شادی اور سول پارٹنرشپ کی تحفظ یافتہ خصوصیات پر کسی بھی اثر کا مشاہدہ نہیں کیا گیا یا غیر جانبدار اثر کا مشاہدہ کیا گیا۔

6.62 EqIA ایک لائیو دستاویز ہے، لہذا اس میں مزید فہم فیڈ کیا جائے گا اور، اگر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم تیار ہو جاتی ہے، تو نفاذ کے 12 ماہ بعد EqIA کا جائزہ لیا جائے گا۔

سوال S7

مشترکہ اتھارٹی کا مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ (EqIA) نامی ڈرافٹ تحفظ یافتہ خصوصیات کے حامل افراد پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے ممکنہ اثرات کی نشاندہی کرتا ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

مختصر خلاصے کا نتیجہ

6.63 اس مختصر خلاصے میں مشترکہ اتھارٹی کی جانچ سے اہم نتائج کی وضاحت کی گئی ہے۔ اس میں کاروباری کیس سے متعلقہ پانچ عناصر میں سے ہر ایک کے خلاصے اور حتمی نتائج کے علاوہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ سے متعلق معلومات فراہم کی گئی ہیں۔ علاوہ ازیں، یہ فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ کے اختیارات سے متعلق انجام دی جانے والی جانچ کی تفصیلات بھی فراہم کرتا ہے۔

6.64 جانچ کا نتیجہ اس امر کی وضاحت کرتا ہے کہ فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں علاقے میں بس سروسز کو بہتر کر سکتے ہیں، لیکن یہ کہ مطلوبہ اہداف کی ڈیلیوری پر زیادہ یقینی صورت حال اور کنٹرول فراہم کر کے کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں ایک بہتر کردہ بس نیٹ ورک کے لیے مشترکہ اتھارٹی کے اہداف کے لحاظ سے فرنچائزنگ اسکیم زیادہ بہتر ڈیلیور کر سکتی ہے۔

سوال S8

آپ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے اجراء کی کس حد تک معاونت یا مخالفت کرتے ہیں؟

بہت زیادہ حد تک معاونت کرتا/کرتی ہوں

معاونت کرنے کا ارادہ رکھتا/رکھتی ہوں

نہ ہی معاونت اور نہ ہی مخالفت کرتا/کرتی ہوں

مخالفت کرنے کا ارادہ رکھتا/رکھتی ہوں
بہت زیادہ حد تک مخالفت کرتا/کرتی ہوں
معلوم نہیں ہے

سوال S9
کیا کوئی ایسی تبدیلیاں ہیں جن سے متعلق آپ کا خیال ہے کہ وہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو بہتر کریں گی؟

سوال S10
کیا آپ کے کوئی بھی مزید تبصرہ جات ہیں؟

7. جانچ کا نسبتاً طویل خلاصہ

پس منظر

- 7.1 جانچ کی ضروریات کی وضاحت قانون کے مطابق کی گئی ہے اور اس میں درج ذیل امور سے متعلق معلومات شامل ہیں:
- حکمت عملی پر مبنی کیس - وضاحت کرتا ہے کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس کی اصلاحات کی ضرورت کیوں ہے اور آیا زیر غور اختیارات (مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم اور بہتر کردہ پارٹنرشپ) بہتر بسز کے لیے ہمارے اہداف کے حصول میں مدد کریں گے۔
 - اقتصادی کیس - اس میں ہر اختیار کے زیادہ وسیع معاشی اور سماجی فوائد اور اس امر کو زیر غور لایا گیا ہے کہ آیا وہ رقم کی قابل قدر مناسبت فراہم کرتے ہیں۔
 - کاروباری کیس - وضاحت کرتا ہے کہ ہر اختیار کے لیے کاروباری دلائل کیا ہو سکتے ہیں اور کاروباری مقاصد کے لحاظ سے ان کی جانچ کرتا ہے۔
 - مالیاتی کیس - جانچ کرتا ہے کہ آیا دستیاب پیسوں کی بنیاد پر یہ اختیارات مناسب ہیں۔
 - نظم کاری سے متعلقہ کیس - اس امر کے عملی پہلوؤں کو زیر غور لاتا ہے کہ خطرات اور درکار ذرائع سمیت مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے یہ اختیارات کیسے ڈیلیور کیے جائیں گے۔
- 7.2 ان کیسز میں سے ہر ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ کے تحت بس سروسز کی فراہمی اور بہتری کی تلاش کے مضمرات کو زیر غور لاتا ہے۔ ان دونوں کو درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری کے منظرنامے کے تحت زیر غور لایا گیا ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ یہ فرض کیا گیا ہے کہ بس نیٹ ورک پر موجودہ طور پر جو کچھ خرچ کیا جا رہا ہے، اس کے علاوہ کچھ اضافی سرمایہ کاری بھی ممکن ہوگی۔
- 7.3 اس طویل خلاصے میں شامل معلومات کو آپ کو وہ تمام معلومات فراہم کرنی چاہئیں جو طویل سوالنامے (مشاورتی دستاویز کا سیکشن 7) کو مکمل کرنے کے لیے آپ کو درکار ہیں۔ تاہم، ہو سکتا ہے کہ آپ مکمل جانچ پر مبنی دستاویز پڑھنا چاہیں، جو پڑھنے کی غرض سے <https://cpca-yourvoice.co.uk/bus-franchising-consultation/> پر دستیاب ہے

جانچ کا تعارف

- 7.4 جہاں ایک اتھارٹی ایک ایسی فرنچائزنگ اسکیم تیار کر رہی ہے جو اس کے تمام علاقے یا علاقے کے حصے کا احاطہ کرتی ہے، وہاں ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 کے سیکشن 123B کے تحت مجوزہ اسکیم کی ایک جانچ تیار کرنے کی ضرورت ہے۔
- 7.5 ایک میئرل مشترکہ اتھارٹی کے طور پر، کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی (CA) کو بس فرنچائزنگ کو زیر غور لانے اور اس کے اجراء کا حق حاصل ہے، بشرطیکہ اسے شائع کردہ رہنمائی کے مطابق انجام دیا جائے۔ ٹرانسپورٹ ایکٹ کے مطابق، CA نے مئی 2019 میں ایک مجوزہ بس فرنچائزنگ اسکیم کے لیے کیس کو زیر غور لانے کی غرض سے اپنے ارادے کا نوٹس فراہم کیا۔
- 7.6 CA فرنچائزنگ کو موجودہ آزادانہ بس مارکیٹ کے متبادل کے طور پر زیر غور لانا چاہتی ہے، کیونکہ یہ ایک ایسا سسٹم فراہم کرے گی کہ جس کے تحت یہ وضاحت کرنا ممکن ہوگی کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں کون سی بس سروسز فراہم کی جائیں گی، وہ کون سے روٹس اختیار کریں گی اور وہ کتنے تواتر سے چلائی جائیں گی، اور کرایوں کے تعین اور ٹکننگ پروڈکٹس کا تعین کرنا بھی ممکن ہوگا۔
- 7.7 یہ جانچ CA کے پورے علاقے کا احاطہ کرتی ہے اور اسے ٹرانسپورٹ ایکٹ کے سیکشن 123B کی ضروریات کے مطابق تیار کیا گیا ہے، اور اسٹیٹ کے سیکرٹری کی جانب سے جاری کردہ قانونی رہنمائی کو مد نظر رکھا گیا ہے جس کا عنوان 'بس سروس ایکٹ 2017 - فرنچائزنگ اسکیم سے متعلق رہنمائی بمطابق مارچ 2018 کی اشاعت' ہے۔

7.8 ٹرانسپورٹ ایکٹ کا سیکشن 123B اور فرنچائزنگ سے متعلقہ رہنمائی اس امر کی تجویز دیتی ہے کہ جانچ کو ٹریژری کے پانچ کیس پر مبنی کاروباری کیس ماڈل پر مبنی ہونا چاہیئے۔ جانچ کو ان اختیارات (فرنچائزنگ اور کم از کم ایک اور) کی نشاندہی کرنا چاہیئے جو CA کی جانب سے متعین کردہ اہداف کے حصول کی استعداد کے حامل ہیں۔ اس کے بعد فوائد، اثرات اور اخراجات کا تعین کرنے کے لیے ایک تفصیلی جانچ انجام دی جانی چاہیئے اور اس پر مزید اس حد تک غور کیا جانا چاہیئے کہ جس حد تک ہر اختیار ان اہداف کو پورا کرے گا۔

7.9 ٹریژری کے پانچ کیس پر مبنی ماڈل کے لیے درج ذیل جانچوں کو انجام دینے کی ضرورت ہے:

- **حکمت عملی پر مبنی کیس** بس مارکیٹ میں تبدیلیاں کرنے کے لیے اور ان پر اس حد تک غور کرنے کے لیے کہ جس حد تک بس مارکیٹ علاقے میں موجود ٹرانسپورٹ سسٹم میں کردار ادا کرتی ہے اور یہ CA کی پالیسیز اور منصوبوں کے لیے کیسے موزوں ہے اور اس کی بس سے متعلقہ حکمت عملی کے لیے۔ اس سیکشن کو حکمت عملی پر مبنی صورت حال اور اس کے علاوہ ان بس سروسز کو بہتر کرنے کے اہداف کی وضاحت بھی کرنی چاہیئے، جن کی اس کے بعد مختلف اختیارات کی روشنی میں جانچ کی جائے گی۔
- **اقتصادی کیس** میں اہداف کو ڈیلیور کرنے کی غرض سے رقم کی قابل قدر مناسبت کے حصول کے لیے ہر ایک اختیار کی نشاندہی کر کے مختلف اختیارات کے فوائد اور اخراجات کا جائزہ لیا گیا ہے۔ یہ کیس CA کے لیے دستیاب اختیارات میں سے ہر ایک کے لیے ماڈلنگ مشق کے نتائج کی پیشکش کرتا ہے اور 'کچھ بھی نہ کرنے' کے منظر نامے سے ان کا موازنہ کرتا ہے۔ اس کا مطلب ہے کہ فائدے اور مساوی لاگت کا واضح موازنہ فراہم کر کے، ہر اختیار کے مختلف فوائد کو 'مونٹائزرڈ' کیا جاتا ہے۔
- **کاروباری کیس** میں اس حد کو زیر غور لایا جاتا ہے کہ جس حد تک CA بس سروسز کے جاری آپریشنز کے حصول کو ممکن بنائے گی۔ اس جانچ میں یہ امر زیر غور لانا چاہیئے کہ سروسز کی خریداری کو مسابقتی طور پر کیسے ممکن بنایا جائے گا اور خریداری کا عمل کس طرح چھوٹے اور درمیانے سائز کے حامل آپریٹرز کی شمولیت کی معاونت کرے گا۔
- **مالیاتی کیس** منتقلی کے اخراجات سمیت انتظامات کے اجراء سے ہونے والے اثرات، اور ان کی جاری نظم کاری اور آپریشنز دونوں کے حوالے سے، اختیارات کے مالی مضمرات کو زیر غور لاتا ہے۔ یہ CA کو ہر اختیار کی گنجائش کی جانچ کرنے اور اس امر کو یقینی بنانے کے قابل بناتا ہے کہ یہ ہر اختیار کے کیپیٹل اور آمدنی کے خرچ کی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے مناسب ذرائع آمدن کا حامل ہو۔
- **نظم کاری سے متعلقہ کیس** اس امر پر غور کرتا ہے کہ ہر اختیار کا نفاذ اور نظم کاری کیسے کی جائے گی۔ یہ کسی بھی قسم کی ایسی تنظیمی نظم کاریوں یا انتظامی تبدیلیوں کی وضاحت کرتا ہے، جو خصوصاً CA کے اندر درکار ہوں گی۔ اس میں سسٹم کی تبدیلیوں کے علاوہ اسٹاف کی استعداد اور قابلیت کے حوالے سے ضروریات شامل ہیں۔

7.10 یہ جانچ 2023 کے بنیادی سال میں اور تحریر کے وقت دستیاب بہترین علم کی مدد سے مکمل کی گئی تھی۔

حکمت عملی پر مبنی کیس

کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی

7.11 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی آبادی تقریباً 900,000 افراد پر مشتمل ہے اور 3,400 کلو میٹر کے علاقے پر محیط ہے²۔

7.12 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی کا قیام 2017 میں عمل میں لایا گیا، یہ پانچ ڈسٹرکٹ کونسلز (کیمبرج، مشرقی کیمبرج شائر، فینلینڈ، ہنٹنگڈن شائر، اور جنوبی کیمبرج شائر)، پیٹر بورو شہر کی یونیٹری اتھارٹی، اور کیمبرج شائر کاؤنٹی کونسل پر مشتمل ہے۔ یہ ایک میٹرل مشترکہ اتھارٹی (MCA) ہے۔

7.13 MCA کیمرج سائز کاؤنٹی کونسل اور پیٹر بورو سٹی کونسل (PCC) کے ساتھ دو متعلقہ بائی وے اتھارٹیز کے طور پر، اور گریٹر کیمرج پارٹنرشپ (GCP) کے ساتھ مل کر کام کرتی ہے جو گریٹر کیمرج کے علاقے میں ٹرانسپورٹ سے متعلقہ بہتریوں کا اجراء کر رہی ہے۔

7.14 CA کے اہداف میں درج ذیل شامل ہیں:

- مقامی معیشت کے سائز کو دوگنا کرنا
- ٹرانسپورٹ اور ڈیجیٹل لنکس کے حوالے سے شاندار اور زیادہ ضروری ربط ڈیلیور کرنا
- تکنیکی طور پر UK کی ماہر ترین افرادی قوت فراہم کرنا
- اس کی علم پر مبنی معیشت کے لیے بین الاقوامی پہچان میں اضافہ کرنا
- محرومی کا شکار شعبوں کو سہارا دے کر معیار زندگی کو بہتر کرنا

7.15 CA کا مقصد ایسی ترقی کو فروغ دے کر تمام افراد کے لیے زندگی کو بہتر، صحت مندانہ، اور منصفانہ بنانا ہے جو یکساں طور پر پھیلاؤ کی حامل اور پائیدار ہو۔ صحت مندانہ زندگی کی توقع اور تنخواہوں میں فاصلے کو کم کرنے، روزگار اور تعلیم تک رسائی میں اضافہ کرنے، ماحول کا تحفظ کرنے، اور جدت کو فروغ دینے کی خواہش بھی موجود ہے۔ خوش حال کمیونٹیز میں سرمایہ کاری کر کے، مقصد علاقے میں زیادہ پائیدار ترقی کو ممکن بنانا ہے۔

ترقی

7.16 علاقے کی ایک ممتاز خصوصیت یہ ہوتی ہے کہ اس کی افزائش کتنے پختہ طریقے سے ہوئی ہے اور اس نے کتنی پختگی سے مسلسل ترقی کی ہے۔ گزشتہ دہائی کے دوران مشرقی انگلینڈ اور UK دونوں میں معاشی ترقی کی رفتار میں کافی اضافہ ہوا ہے۔ تاہم، تمام علاقے میں یکساں ترقی نہیں ہوئی ہے۔

7.17 پورے علاقے کی معیشت پر COVID-19 کی وبا کا اثر بھی غیر یکساں تھا۔ گریٹر کیمرج میں 2020 کی پہلی (1) سہ ماہی اور چوتھی (4) سہ ماہی کے درمیان بہت زیادہ کمی واقع ہوئی (آؤٹ پٹ میں تقریباً 10% تبدیلی)؛ جبکہ ہینٹنگڈن سائز اور فیولینڈ، جن کی معیشتوں کا ارتکاز زرعی اور تعمیراتی سیکٹرز پر ہے، انہوں نے تقریباً عمومی لیولز پر آپریٹ کرنے کا عمل بدستور جاری رکھا۔⁵ گریٹر کیمرج میں بحالی کا عمل تیز ترین رہا، اور کلیدی میٹریکس نشاندہی کرتی ہیں کہ ترقی کا عمل وبا سے قبل کے لیولز پر بحال ہو گیا ہے۔⁶

7.18 کیمرج اور پیٹر بورو میں 2021 کی مردم شماری کے مطابق انگلینڈ میں آبادی کی افزائش میں چوتھا اور پانچواں بڑا اضافہ ریکارڈ کیا گیا۔⁷ یہ افزائش، شہروں میں نوجوان آبادی کے ساتھ، معاشی ترقی کے فروغ کا ایک اہم پہلو ہے، کیونکہ آبادی کا ایک بڑا تناسب کام کرنے کی عمر میں ہے، جو اضافی معاشی قوت کا باعث بن رہا ہے۔

7.19 معاشی جغرافیہ کی ایک اہم خصوصیت مارکیٹ ٹاؤنز کا غلبہ ہے۔ یہ تجارتی مراکز کی فراہمی کو یقینی بنا کر، مقامی آبادیوں کے لیے کافی عرصے سے معاشی مراکز کے طور پر کام کر رہے ہیں۔ گوکہ مارکیٹ ٹاؤنز کی تقابلی اہمیت کسی حد تک کم ہو گئی ہے، کیونکہ ٹرانسپورٹ نے بڑے مراکز کو زیادہ غلبے کا حامل بنا دیا ہے، اور وہ مسلسل کلیدی کردار ادا کر رہے ہیں۔ اگرچہ یہ فیز جیسی کچھ دیہی کمیونٹیز میں موجود لوگوں کے لیے تبدیلی کی زد میں ہیں، لیکن وہ ابھی بھی کام، شاپنگ اور تفریح کے لیے کلیدی مقامات ہیں۔

7.20 اگر معاشی ترقی جاری رہتی ہے، تو اس کے نتیجے میں کیمرج اور جنوبی کیمرج سائز میں معیار زندگی خراب ہوگا، جب تک کہ بہتر انفراسٹرکچر خصوصاً ٹرانسپورٹ کے ذریعے پائیدار طریقے سے ذرائع کے حصول کی غرض سے اسے مماثل نہیں بنایا جاتا۔ اگرچہ سڑکوں کی اسکیمز کا کردار اہم ہے، لیکن یہ اسکیمز، چاہے وہ صرف سڑکوں کی ہوں یا ان میں پیدل چلنے اور سائیکلنگ کی سہولتیں بھی شامل ہوں، ممکنہ طور پر صرف اپنے بل بوتے پر کافی نہیں ہوں گی۔ بس سروسز کی فراہمی کو ممکن بنانے اور ان کی نظم کاری کرنے کے لیے نئے طریقوں کے اجراء کی غرض سے میٹر کے اختیارات کے استعمال

⁵ CPCA (2021) کیمرج سائز اور پیٹر بورو میں Covid 19 کے اثر کی جانچ

⁶ GCP (2022) نیا ڈیٹا یہ ظاہر کرتا ہے کہ روزگار کی افزائش میں اضافہ ہوا کیونکہ کاروباری ادارے Covid-19 کے لاک ڈاؤن سے بحال ہو گئے

⁷ ONS (2022) پیٹر بورو میں آبادی میں تبدیلی کسے ہوئی: مردم شماری 2021

سمیت مزید مؤثر بس سروسز، ان علاقوں میں اہم ہیں کہ جہاں پبلک ٹرانسپورٹ کی دیگر شکلیں کسی بھی لاگت اور فائدے کے حساب میں ناکام ہو جائیں گی۔ اچھی بس سروسز طلباء کو تعلیم سے منسلک کر سکتی ہیں اور روزگار کے مواقع میں اضافہ کر سکتی ہیں، اس کے علاوہ بوڑھے افراد کے درمیان تنہائی اور علیحدگی کو کم کرنے میں مدد کر سکتی ہیں۔

بھیڑ

7.21 ٹریفک کی بھيڑ علاقے کے ٹرانسپورٹ نیٹ ورک میں خلل کی عمومی ترین قسم ہے، جو مستقبل کی ترقی اور خوشحالی کے لیے خطرے کا باعث بن رہی ہے۔ 'بھیڑ کے اوقات' کے دوران کیمبرج میں داخل ہونے والی تمام بڑی سڑکوں پر اوسط رفتار 'رکاوٹ کے بغیر جاری' رفتار کی نسبت 60% کم ہے، جبکہ کیمبرج میں کار کے ذریعے کام پر جانے والے افراد کا اوسطاً⁸ اپنے سفر کے وقت کا چوتھائی حصہ ٹریفک میں پھنس کر گزرتا ہے۔ سڑکوں کے نیٹ ورک میں لچک پذیری کی کمی ہے۔ بھيڑ کار کے صارفین اور پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک دونوں کے لیے نقصان دہ ہے۔ اوسطاً، بھيڑ کی وجہ سے 20% بس سروسز بڑی حد تک تاخیر کا شکار ہوتی ہیں۔⁹

7.22 ٹرانسپورٹ سے متعلقہ سرمایہ کاری کی غیر موجودگی اور مستقبل کی ترقی کے نتیجے میں، ٹریفک کی بھيڑ کے بدتر ہونے کی توقع ہے۔ CA کے علاقے میں کار کے ذریعے سفر کی تعداد میں 2031 تک 40% اضافے کی پیش گوئی کی گئی ہے¹⁰، اگر ابھی اقدامات نہیں کیے جاتے، تو یہ جلد ہی معاشی ترقی میں ایک خطرناک وقفے کے طور پر کردار ادا کرے گا۔ ایک عوامی اتفاق رائے موجود ہے کہ کارروائی کی ضرورت ہے، جبکہ مشاورتی عمل کے 66% جواب دہندگان مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کے منصوبے کے ہدف سے متفق ہیں تاکہ سڑکوں پر گاڑی چلانے کی غرض سے فاصلے کو 15% تک کم کیا جا سکے۔¹¹

پالیسی کا پس منظر

7.23 بہتر بس کی بحالی، انگلینڈ کے لیے بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی، جو مارچ 2021 میں شائع کی گئی¹²، اس نے COVID-19 کے اثرات اور قومی استعمال کے کم ہونے کے بعد بس نیٹ ورکس کے لیے حکمت عملی میں تبدیلی کا اظہار کیا۔ اس حکمت عملی نے اس امر کی نشاندہی کی کہ موجودہ آزادانہ بس نیٹ ورک کا ڈیلیوری ماڈل درحقیقت مؤثر ترین نہیں ہے، اور یہ کہ متبادل اختیارات کو زیر غور لانا چاہیے (بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ)۔

7.24 یہ حکمت عملی ایسی بس سروسز پر غور کرنا چاہتی ہے جو درج ذیل خصوصیات کی حامل ہوں:

- زیادہ متواتر، بڑے روٹس اور فیڈر پر فوری طور پر بُک کر کے جانے کی سروسز یا کم بھيڑ کی حامل جگہوں پر طلب کے مطابق سروسز کی حامل۔
- زیادہ تیز اور پائیدار، جہاں بھی ضروری ہو اور جہاں بھی جگہ ہو، اس کے مطابق بس کی ترجیح کی حامل۔
- سستی، ٹاؤنز اور شہروں میں کم، یکساں کرائے، کسی بھی اور جگہ پر ایک جگہ سے دوسری جگہ کے لیے کم کرائے، اور ہر جگہ روزانہ قیمت کی زیادہ کیپنگ کی حامل۔
- زیادہ جامع، چند کوریڈورز پر اضافی فراہمی کو کم کر کے کسی اور جگہ فراہمی میں اضافہ اور شام کے اوقات اور پہلے کے آخری دنوں میں بہتر سروسز کی حامل، ضروری نہیں کہ ایسا روایتی بسز کے ذریعے ہی ہو۔
- سمجھنے میں آسان، آسان روٹس، مشترکہ نمبرنگ، ٹائم ٹیبل کی تبدیلی کی منظم تاریخیں، اور آن لائن جامع معلومات کی حامل۔
- استعمال میں آسان، مشترکہ ٹکٹس، پاسز اور تمام آپریٹرز کے درمیان روزانہ کیپنگ، سادہ کرائے، رابطے کے بغیر ادائیگی، اور بس اسٹیشنز کے تحفظ کی حامل۔
- بہتر طور پر مربوط کردہ دیگر موڈز کی حامل اور ایک دوسرے کے ساتھ، بشمول مزید بس ریل انٹرجینج اور بس کے درمیان تبادلہ جات کی حامل۔

⁸ CPCA (2022) ڈرافٹ مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کا منصوبہ

⁹ CPCA (2022) ڈرافٹ مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کا منصوبہ

¹⁰ گریٹر کیمبرج کے لیے CPCA کا مستقبل کا نقل و حرکت سے متعلقہ زون، ٹرانسپورٹ کے مستقبل کے نقل و حرکت سے متعلقہ زون کے لیے ڈپارٹمنٹ کو درخواست

¹¹ CPCA (2022) LTCP اب ڈیٹ نیوز لیٹر

¹² DfT (2021) "بہتر بس کی بحالی"، انگلینڈ کے لیے بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی

7.25 CA پر مختلف مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کی جانب سے پابندیاں ہیں، جو تمام بس سروسز کی فراہمی اور دیکھ بھال کی ذمہ داری کی حامل ہیں اور ایسی کراس باؤنڈری کی حامل مقامی بس سروسز میں ان کا مشترکہ مفاد شامل ہے۔ بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی کی ضرورت کے مطابق، تمام مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز نے 2021 میں بس سروسز کی بہتری کے منصوبے (BSIPs) تیار کیے۔ ملحقہ اتھارٹیز کے تین BSIPs DfT کی جانب سے 3 سال کی مدت کے لیے فنڈنگ حاصل کرنے میں کامیاب رہے۔ بقیہ، جیسا کہ CPCA، کو بعد میں 2023 میں BSIP+ ریونیو فنڈنگ دی گئی، تاکہ بنیادی طور پر بس سروسز کی معاونت کو جاری رکھا جا سکے یا کرائے اور ٹکنگ سے متعلقہ اقدامات کا اجراء کیا جا سکے۔

7.26 تمام ملحقہ مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز نے اپنے BSIPs میں بس سروسز کو بہتر کرنے کے عزم کا اظہار کیا، جس سے بس سروس میں مرحلہ وار بہتری کا مشاہدہ کرنے کے لیے CA کے ارادے کی معاونت میں اضافہ ہوا۔ لہذا، کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں ڈیلیور کردہ بس سے متعلقہ اصلاحات اور بہتریوں کو بہتر کردہ کراس باؤنڈری سروسز کے ذریعے ملحقہ علاقوں میں فوائد کا حامل ہونا چاہیے۔ علاوہ ازیں، اس امر کو مد نظر رکھتے ہوئے کہ پیٹر بورو اور کیمبرج سائبر کے ملحقہ علاقوں کے رہائشی افراد کے لیے فوکل پوائنٹس ہیں، پبلک ٹرانسپورٹ تک رسائی کے حوالے سے کسی بھی قسم کی بہتریوں کا خیر مقدم کیا جائے گا۔

پالیسیز اور منصوبے

7.27 CA کی ٹرانسپورٹ پالیسی کی وضاحت کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کے مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کے منصوبے (LTCP) میں کی گئی ہے، جسے 2023 میں منظور کیا گیا۔ اس کا مقصد ایک ایسا ٹرانسپورٹ سسٹم ہے جو:

- ہر ایک کے لیے قابل رسائی اور مؤثر ہو۔
- اچھی ملازمتوں تک رسائی، صحت سے متعلقہ اپائنٹمنٹس کے لیے سفر اور زندگی کے مواقع کو بہتر کرنے کی غرض سے مواقع تک رسائی کی صلاحیت میں اضافہ کرے۔
- استعمال میں سستا ہو۔
- آلودگی کے مسئلے کو حل کرے جو لوگوں کے معیار زندگی اور صحت پر منفی طور پر اثر انداز ہو رہا ہے۔

7.28 یہ ماحولیاتی تجاویز سے متعلق خود مختار کمیشن کو براہ راست جواب دیتا ہے کہ علاقے کو ٹرانسپورٹ سے ہونے والے اخراج کا سامنا ہے جو اوسط UK کی نسبت 50% زیادہ ہے، جو ٹریفک کے بڑے لیولز کی عکاسی کرتا ہے۔ اس کے جواب میں، اس نے پبلک ٹرانسپورٹ اور فعال ٹریفک موڈز پر سوئچ کرنے کا مشورہ دے کر، 2030 تک کار کے ذریعے سفر میں 15% تک کمی کی تجویز دی۔ اس نے نشاندہی کی کہ اس کے لیے اعلیٰ ربط کی حامل نمایاں بہتر پبلک ٹرانسپورٹ سروسز کی ضرورت ہوگی۔

7.29 LTCP ایک ایسے ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کا تصور ہے جو ایک ایسے مستقبل کی فراہمی کو ممکن بنائے کہ جس میں علاقہ اور اس کے لوگ ترقی کر سکیں۔ اس کا حصول ایک ایسے مشترکہ، نیٹ زیرو کاربن ٹرانسپورٹ سسٹم میں سرمایہ کاری کے ذریعے ممکن ہوگا، جو کہ اعلیٰ معیار کا حامل، پائیدار، آرام دہ، سستا، محفوظ، اور ہر ایک کے لیے قابل رسائی ہو۔ بہتر، صاف پبلک ٹرانسپورٹ سے نجی کار کے استعمال میں کمی ہوگی، اور زیادہ سائیکلنگ اور پیدل چلنا صحت مندانہ زندگیوں اور سبز علاقے کی معاونت کا باعث بنے گا۔

7.30 CA کا میٹر ہر اس کام کے اندر رحم دلی، کمیونٹی، اور تعاون کو مد نظر رکھتا ہے جو اتھارٹی علاقے کی آبادی کی خدمت کرنے کی غرض سے کرتی ہے۔ ایک کامیاب بس نیٹ ورک کی فراہمی کی شناخت ان پہلوؤں کے ذریعے کی جاتی ہے۔ یہ منصفانہ اور مساوات پر مبنی معاشرے کے لیے کردار ادا کرتا ہے، ہر ایک کو فائدہ پہنچاتا ہے، لوگوں کو آپس میں ملاتا ہے اور اس کے لیے تعاون کی بھی ضرورت ہوتی ہے تاکہ یہ خاطر خواہ اور مؤثر طریقے سے کام کر سکے۔

7.31 LTCP ایک جامع اور شاندار بس نیٹ ورک کی ضرورت کا تعین کرتا ہے تاکہ کار پر انحصار کو کم کیا جا سکے اور کار سے پبلک ٹرانسپورٹ کے استعمال پر منتقل ہونے کی حوصلہ افزائی کی جا سکے۔ قابل رسائی، سستی، پائیدار اور متواتر پبلک ٹرانسپورٹ اس تصور کے حصول کو ممکن بنانے کا ایک اہم حصہ ہوگا۔ لوگوں کو ملازمتوں اور سہولتی مراکز سے بہتر طور پر مربوط کرنے کے لیے نئی سروسز کی ضرورت ہوگی۔

- 7.32 گریٹر کیمبرج کے علاقے میں بس سروسز میں بڑے پیمانے پر مبنی سرمایہ کاری کی ضرورت ہوگی، جہاں شہر میں ٹریفک لیولز کو 10-15% تک کم کر کے 2011 کے لیولز پر لانے کا ہدف ہے تاکہ سفر کے اوقات کو بہتر اور آلودگی کو کم کیا جا سکے۔ LTCP میں متعین کردہ دیگر مقامی حکمت عملیاں پبلک ٹرانسپورٹ میں بہتریاں کرنے میں معاونت کرتی ہیں، جن میں زیادہ رابطہ، زیادہ متواتر سروسز، اور دن اور ہفتے کے اوقات میں فراہمی کی نسبتاً زیادہ دستیابی شامل ہے۔
- 7.33 LTCP میں متعین کردہ اہداف کے حصول میں بسز نمایاں کردار ادا کر سکتی ہیں، جیسا کہ درج ذیل تصویر میں دکھایا گیا ہے۔

 پیداواری صلاحیت آجریں اور لوگوں دونوں کی استعداد کے بہترین حصول میں مدد کرنے کے ذرائع فراہم کرنا، مزید خوشحالی تخلیق کرنے کی غرض سے انہیں مزید باصلاحیت اور جدت پسند بنانا	
ربائش – بڑھتی ہوئی آبادی اور افرادی قوت کا انتظام کرنے کی معاونت کرنے کے لیے نئی رہائشی سہولتوں اور ترقی کی معاونت کرنا، اور رہائش کی گنجائش کے مسائل کو حل کرنا	کار کے مقابلے میں موثر پبلک ٹرانسپورٹ پر مرکوز علاقوں کو ترقی دینا آسان ہے۔ بس نئی اور بڑھتی ہوئی کمیونٹیز کی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے ایک لچک پذیر طریقے کی پیشکش کرتی ہے۔
کاروبار اور سیاحت – اس امر کو یقینی بنانا کہ ہمارے علاقے کے تمام کاروباری ادارے اور سیاحتی مقامات ہمارے ٹرانسپورٹ کے مراکز، پورٹس اور ایئر پورٹس سے پائیدار طور پر منسلک ہوں۔	بسز ہر ایک کے فائدے کے لیے کمیونٹیز کو اہم منازل سے منسلک کر سکتی ہیں
روزگار – تمام نئی اور موجودہ کمیونٹیز کو پائیدار طور پر منسلک کرنا، تاکہ تمام رہائشی افراد پبلک ٹرانسپورٹ کے ذریعے 30 منٹ کے اندر اچھی ملازمت تک رسائی حاصل کر سکیں، جس سے علاقے کی خوشحالی میں اضافہ ہو گا	ملازمین کی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے بسز کے روٹس اور وقت کا تعین کیا جا سکتا ہے۔ وہ اہم منازل تک مجموعی سفر کی فراہمی کا بہترین ذریعہ ہیں، جو رش کے اوقات میں سفر کے اثر کو کم کرتی ہیں
لچک – ایک ایسا ٹرانسپورٹ نیٹ ورک بنانا جو انسانی اور ماحولیاتی خلل کے لحاظ سے لچک پذیر اور موافق ہو، جس سے سفر کے وقت کی لچک پذیری میں بہتری ہو گی	بس کے روٹس اور سروس کی سطحوں کو مختصر نوٹس پر تبدیل کیا جا سکتا ہے تاکہ اسے بدلتی ہوئی ضروریات اور مطالبات کے موافق بنایا جا سکے۔ خصوصی ترجیحی اقدامات بس کے سفر کے اوقات کو مسابقت پذیر ہونے اور سروسز کو پائیدار طریقے سے چلانے کے قابل بناتے ہیں
 رابطہ – کام، تعلیم، تفریح اور مسرت کا اضافی موقع فراہم کر کے، لوگوں اور کمیونٹیز کو ایک دوسرے کے قریب لایا جاتا ہے	
رسائی – ایک ایسے پائیدار بس نیٹ ورک کی فراہمی کے ذریعے سماجی شمولیت کو فروغ دینا جو سستا اور سب کے لیے قابل رسائی ہو	ایسے افراد جن کے پاس کوئی متبادل نہ ہو یا ایسے افراد جو کار کے کسی متبادل کا انتخاب کرنا چاہیں، بسز ایسے تمام افراد کے لیے ٹرانسپورٹ فراہم کر سکتی ہیں
ٹیجیٹل – کمیونٹیز ٹیجیٹل طور پر مربوط ہوتی ہیں؛ جدید ٹیکنالوجیز کی معاونت کی جاتی ہے اور علاقے میں بہتر رابطہ اور نقل و حرکت ہوتی ہے	بس کے ذریعے سفر ایک جگہ سے دوسری جگہ جانے کے دوران ٹیجیٹل طور پر مربوط ہونے اور لوگوں کو سفر کے دوران دیگر امور کی انجام دہی کے قابل بناتا ہے
 صحت – بہتر صحت اور بہبود، بہتر رابطے کے ذریعے فعال کردہ، صحت مندانہ سفر اور طرز زندگی تک بہتر رسائی، مستحکم، منصفانہ اور مزید لچک پذیر کمیونٹیز کا اجراء کرنا	
صحت اور بہبود – 'صحت بخش گلیاں اور اعلیٰ معیار کا حامل ایسا عوامی دائرہ اثر فراہم کرنا جو لوگوں کو اولین ترجیح اور فعال طرز زندگی کو فروغ دے	بسز کمیونٹیز کو گلیوں کی ملکیت واپس کرتے ہوئے، سڑک کا زیادہ موثر استعمال فراہم کرتی ہیں۔ پبلک ٹرانسپورٹ سفر کے پائیدار اختیارات اور مزید فعال طرز زندگیوں کی فراہمی کا مرکزی ذریعہ ہے۔ مجموعی سفر ملکیت اور کمیونٹی کا بہت زیادہ احساس تعلق فراہم کرتا ہے
ہوا کا معیار – اچھے عملی معیارات سے آگے جا کر، ٹرانسپورٹ سے متعلق ایسے اقدامات کو یقینی بنانا جو علاقے میں ہوا کی کوالٹی کے معیارات کو بہتر کریں	صفر اخراج کی حامل بسز ہوا کی کوالٹی کو بہتر کرنے میں مدد کرتی ہیں۔ بس کا استعمال دیگر ٹریفک اور اس کے نقصان دہ اثرات کو کم کرتا ہے
 تحفظ – خطرے کو کم کر کے اور لوگوں کو اعتماد کے ساتھ ٹرانسپورٹ سسٹم کے استعمال کے قابل بنا کر تمام نقصان کو کم کرنا	
تحفظ – تمام منصوبہ بندی اور ٹرانسپورٹ کے آپریشنز میں محفوظ سسٹمز سے متعلق حکمت عملی کو شامل کرنا تاکہ 'ویژن زیرو' - اموات اور سنگین چوٹوں سے مکمل بچاؤ کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے	بسز تناؤ سے پاک سفر کے قابل بنا کر، ٹرانسپورٹ کی محفوظ شکل فراہم کرتی ہیں
 ماحول – ہمارے سرسبز علاقوں کی حفاظت کرنا اور انہیں بہتر کرنا اور بہتر طور پر پلان کردہ اور اعلیٰ معیار کے حامل ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کے ساتھ فطرتی مقامات کو بہتر بنانا	
ماحول – ایک ایسے ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کا اجراء کرنا جو ہمارے قدرتی، تاریخی، اور تعمیر کردہ ماحولیاتی عوامل کی حفاظت کرے اور انہیں بہتر بنائے	بس کے ذریعے زیادہ سفر اور کم کارز کا مطلب ہے کہ سڑکوں اور کار پارکس کے لیے کم جگہ کی ضرورت ہو گی
 آب و ہوا – 2050 تک اخراج میں 'نیٹ زیرو' کے حصول کے لیے کامیابی سے اور مناسب طور پر کم کرنا	
آب و ہوا کی تبدیلی – 2050 تک اخراج میں 'نیٹ زیرو' تک کمی کرنا تاکہ آب و ہوا کی تبدیلی پر ٹرانسپورٹ اور سفر کے اثر کو کم کیا جا سکے	صفر اخراج کی حامل بسز نیٹ زیرو کے حصول میں کردار ادا کرتی ہیں۔ بس کا استعمال دیگر ٹریفک اور اس کے نقصان دہ اثرات کو کم کرتا ہے

7.34 علاقے میں ماحولیاتی تبدیلی میں تخفیف اور موافقت کے حوالے سے رہنمائی کرنے کے لیے، آب و ہوا سے متعلق CPCA کا خود مختار کمیشن تشکیل دیا گیا تاکہ میٹر کو اس علاقے میں مناسب اور ضروری کارروائیوں سے متعلق مشورہ دیا جا سکے۔ خود مختار کمیشن نے CPCA کی جانب سے زیر غور لانے کی غرض سے اپنی ابتدائی تجاویز شائع کیں¹³۔ اہم مجوزہ کارروائیوں میں درج ذیل کارروائیاں شامل تھیں:

- بیس لائن کے مطابق 2030 تک کار کے ذریعے سفر میں 15% تک کمی۔
- سروس کی گنجائش اور پائیداری کو ترجیح دینے کی غرض سے حکمت عملی سے متعلقہ بس کے جائزے (جو-2018-19 میں انجام دیا گیا) کا ارتقاء اور نفاذ۔
- منظوری اور سرمایہ کاری کے لیے سڑک سے متعلقہ سرمایہ کاری کے متبادل اختیارات کو ترجیح دینا (سفر اور پبلک ٹرانسپورٹ کے فعال اختیارات؛ لائن ریل اور بس کے تیز رفتار ٹرانزٹ کے لیے مواقع؛ ریل کے روابط کو بہتر کرنے کے لیے اختیارات)۔
- بڑے ترقیاتی منصوبوں (1,000 سے زائد گھر) کو مشترکہ، پبلک ٹرانسپورٹ اور/یا محفوظ سائیکلنگ روٹس کے ذریعے ملحقہ ٹاؤنز اور ٹرانسپورٹ کے مراکز سے منسلک کیا جانا چاہیئے۔
- CPCA کے علاقے میں آپریٹ کردہ تمام بسز اور ٹیکسیز، اور کونسل کے زیر ملکیت اور معاہدے کے تحت چلنے والی تمام گاڑیوں کو 2030 تک صفر اخراج کا حامل ہونا چاہیئے۔
- 2050 تک CPCA کے علاقے میں فوسل فیول کے ذریعے چلنے والی کارز کے استعمال کا مرحلہ وار مکمل خاتمہ۔

بس نیٹ ورک کا کردار

7.35 بس نیٹ ورک علاقے اور اس کی معیشت کے لیے انتہائی اہم ہے۔ موجودہ نیٹ ورک شہروں اور بس وے جیسی کچھ مرکزی راہداریوں میں مناسب کوریج فراہم کرتا ہے، لیکن یہ دیہی علاقوں میں کم نمایاں ہے۔ علاوہ ازیں، COVID-19 کی وبا کے بعد یہ نیٹ ورک خراب ہو رہا ہے اور مستقبل میں اس میں مزید کمی واقع ہو سکتی ہے کیونکہ آپریٹنگ کے اخراجات کرائے کی آمدنی کی نسبت زیادہ تیزی سے بڑھ رہے ہیں۔ اس طرح، پبلک سیکٹر بس سروسز کی دیکھ بھال اور فراہمی میں زیادہ سے زیادہ نمایاں کردار ادا کر رہا ہے، جبکہ معلومات اور انفراسٹرکچر کی فراہمی کو پورا کرنے کے لیے اس سے بہت زیادہ توقعات وابستہ ہیں۔

مقامی بصیرتیں

7.36 2019 میں CA کی جانب سے تحقیق کا انعقاد کیا گیا تاکہ پبلک ٹرانسپورٹ کے صارفین اور غیر صارفین اور اس کے علاوہ دلچسپی لینے والے اسٹیک ہولڈرز کے خیالات کو سمجھا جا سکے۔ اس کا مقصد موجودہ بس سروسز کے لیے رویوں اور خیالات سے متعلق بصیرتیں حاصل کرنا اور اس امر سے متعلق لوگوں کے خیالات کا حصول ہے کہ مستقبل میں بس کی فراہمی کو کیسا لگنا چاہیئے۔ ان سرگرمیوں نے آن اسٹریٹ اور آن لائن سرویز، ارتکاز پر مبنی گروپس، اور دیگر متعلقہ فریقین کے ساتھ بات چیت کی شکل اختیار کر لی۔ شہری اور دیہی علاقوں اور بسز کے صارفین اور غیر صارفین کے درمیان وسیع نمائندگی کا انتظام کیا گیا۔

7.37 بنیادی نتائج کا خلاصہ ذیل میں پیش کیا گیا ہے:

- مسافروں کی جانب سے کیے جانے والے عمومی ترین سفر 'اکثر' کام کے مقاصد کے لیے تھے۔ شاپنگ اور تفریح کی غرض سے کیے جانے والے ٹریپس کا امکان 'کبھی کبھار' تھا۔ غیر صارفین کے سفر کرنے کا زیادہ امکان کام کی نسبت شاپنگ یا تفریح کے مقاصد کے لیے تھا۔
- غیر صارفین کی جانب سے سفر کے لیے بس سروس کے مسائل کو اکثر کار کے استعمال کے آرام کی نسبت رکاوٹوں کے طور پر دیکھا گیا۔ تاہم، کار چلانے والے افراد کی جانب سے، کار کا آرام بس کو استعمال نہ کرنے کی بنیادی وجہ تھی۔ دیہی علاقوں میں 80% سے زیادہ غیر صارفین کارز کو ٹرانسپورٹ کی بنیادی شکل تصور کرتے تھے۔

¹³ ماحولیاتی تبدیلی سے متعلق کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کا خود مختار کمیشن (2021) [ابتدائی تجاویز](#)

- صارفین کی جانب سے اکثر ترجیحات کے طور پر تعدد، پائیداری اور کرایوں کی لاگت اور سروسز کے آغاز اور اختتام کے وقت کا حوالہ دیا گیا۔ غیر صارفین کی جانب سے تعدد، پائیداری اور کرایوں کی لاگت کو ترجیحات کے طور پر تصور کیا گیا۔
- 90% سے زیادہ صارفین اپنے منتخب کردہ ذرائع کے اجراء کے بعد 'تھوڑا زیادہ' یا 'بہت زیادہ' سفر کریں گے۔ شہری اور دیہی علاقوں کے درمیان سفر کرنے کی ان کی رضامندی میں بہت کم فرق تھا۔
- 50% سے زیادہ صارفین 'یقینی طور پر' یا 'ممکنہ طور پر' ان کی بہتریوں کو فنڈ کرنے کی غرض سے زیادہ کرایوں کی ادائیگی کرنے کے لیے تیار ہوں گے۔ صارفین کے اکثر سفر کرنے کے طریقے اور ادائیگی کرنے کے لیے ان کی رضامندی میں بھی بہت کم فرق تھا۔
- 86% سے زیادہ صارفین، اور تقریباً 85% غیر صارفین بہتریوں سے متعلق 'معاون' یا 'بہت زیادہ معاون' تھے۔ بس نیٹ ورک کی توسیع اور تمام بس اور ٹرین سروسز میں استعمال کی غرض سے مربوط ٹکٹس کی فراہمی سب سے زیادہ معاونت یافتہ بہتریاں تھیں۔
- تحریری تبصرہ جات فراہم کرنے کا موقع دینے پر صارفین کی جانب سے تعدد، پائیداری اور کرایوں کی لاگت ایسے خدشات تھے جن کا سب سے زیادہ حوالہ دیا گیا۔ غیر صارفین کی جانب سے سروسز کا تعدد اور فراہم کردہ سروسز کا فقدان تحریری تبصرے کے عمومی ترین موضوعات تھے۔

7.38 مختصراً، بس صارفین اور غیر بس صارفین کی جانب سے بیان کردہ مسائل ایک جیسے تھے۔ ترجیحات میں پائیداری، تعدد، انٹرچینج اور مربوط کرائے اور ٹکٹنگ شامل تھیں۔

7.39 2023 کے آغاز میں، بس کی حکمت عملی سے متعلقہ ڈرافٹ سے متعلق مشاورت نے لوگوں کی ترجیحات کے نفاذ کا مزید موقع فراہم کیا۔ 1,000 سے زائد جوابات میں، بس کے سفر کو بہتر بنانے کے لیے تین مقبول ترین ترجیحات درج ذیل تھیں:

- دیہی علاقوں میں مزید سروسز کی فراہمی (60% جواب دہندگان)
- بس نیٹ ورک کے درمیان بہتر ربط (56% جواب دہندگان)
- سفر کے تیز اور زیادہ پائیدار اوقات (38% جواب دہندگان)

سوال L1

کیا آپ کے اس امر سے متعلق کوئی بھی عمومی تبصرہ جات ہیں کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں حالیہ طور پر بس سروسز کتنی اچھی کارکردگی کا مظاہرہ کر رہی ہیں؟

بس مارکیٹ کے چیلنجز

7.40 موجودہ طور پر، کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز ایک آزادانہ مارکیٹ کے تحت آپریٹ کرتی ہیں۔ بہت سی بس سروسز کاروباری طور پر آپریٹ کی جاتی ہیں جبکہ دیگر سروسز کو CA کی جانب سے سبسڈی دی جاتی ہے۔

7.41 بس کے کم ہونے استعمال اور بڑھتے ہوئے آپریشنل اخراجات کے ساتھ، روٹس کی کاروباری اہمیت کم ہو رہی ہے، جو سروسز کے ڈی رجسٹر ہونے کا باعث بن رہی ہے¹⁴۔ کچھ صورتوں میں، مقامی اتھارٹی سروسز میں ہونے والے خسارے کے عوض سبسڈی فراہم کر سکتی ہے، لیکن مقامی بس سروسز کی معاونت کرنے کے لیے دستیاب بجٹس کے کم ہونے کے ساتھ، علاقے میں پرکشش بس نیٹ ورک فراہم کرنے کی صلاحیت بہت زیادہ مشکل ہو گئی ہے۔

7.42 حالیہ اوقات میں اس شعبے کو رجسٹرڈ مقامی بس سروسز کی کمی کا سامنا ہے۔ لہذا، بس سروسز کی فراہمی کا انحصار ان کی مالیاتی عمل پذیری پر ہے، جو آپریشن کی تقابلی لاگت اور آمدنی تخلیق کرنے کی صلاحیت دونوں کی وجہ سے متاثر ہوتی ہے۔ حالیہ سالوں کے دوران، آپریشن کے اخراجات میں لاگت فی مسافر (جزوی طور پر کم ہونے سے استعمال سے متاثر ہوئی ہے) اور لاگت فی گاڑی کا میل دونوں کے حوالے سے اضافہ ہو چکا ہے۔ کم ہوتی ہوئی کاروباری اہمیت کے

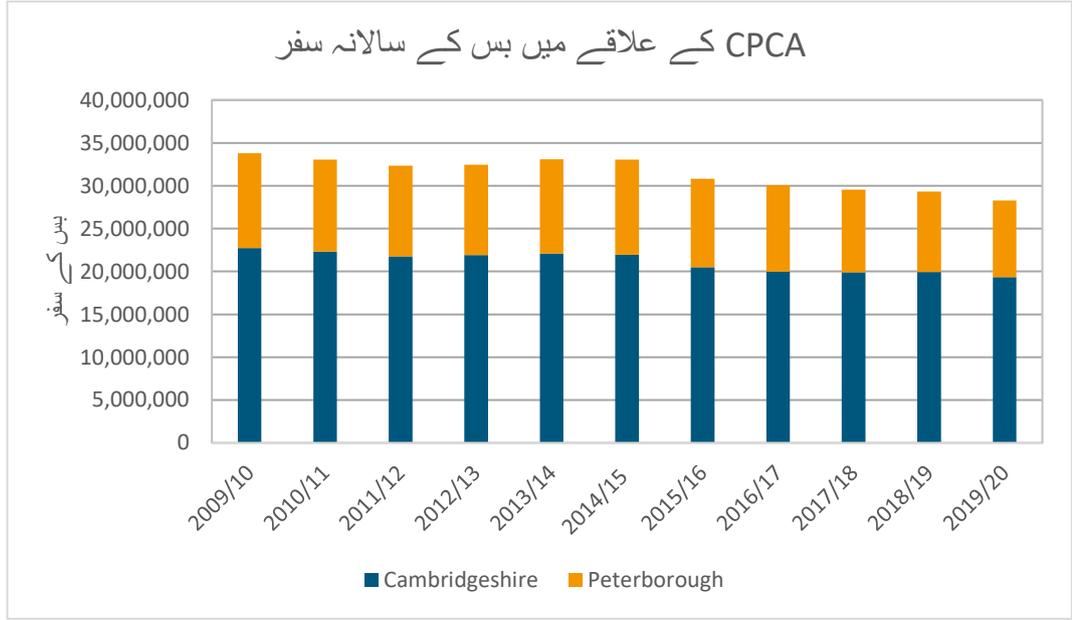
ساتھ، فراہم کردہ سروسز میں اکثر ہفتے کے آخری ایام میں سروس کی کوریج، تعدد اور شام کے ان اوقات میں کمی ہو جاتی ہے جنہیں مسافر دیکھنا چاہتے ہیں۔¹⁵

7.43 ایک آزادانہ مارکیٹ کے تحت، اگرچہ CA کو ان بس سروسز پر کنٹرول حاصل ہے جنہیں وہ فنڈ یا جزوی طور پر فنڈ کرتی ہے، لیکن اسے کئی روٹس، تعدد، نیٹ ورک کے معیار، اور کرایوں کے تعین اور وصولی پر کنٹرول نہیں ہے۔ نہ ہی یہ کرائے کی آمدنیوں اور سبسڈی کو وسیع نیٹ ورک کو فنڈ کرنے کے لیے استعمال کرنے کی صلاحیت کی حامل ہے۔ ٹرانسپورٹ کے دیگر موڈز کے ساتھ ربط بھی مشکل ہو سکتا ہے۔ علاوہ ازیں، ایسے کنٹرول کے بغیر، نیٹ ورک کے استحکام کی کوئی بھی ضمانت نہیں ہے، جو مسافروں کے لیے تسلسل اور معقولیت میں کمی کا باعث بن رہا ہے۔

7.44 اس دوران، مسابقتی قانون سازی کے ذریعے نافذ کردہ متعلقہ پابندیاں بس کے مسافروں کو فائدہ پہنچانے کی غرض سے علاقے کے حساب سے ٹکٹنگ اسکیم کے نفاذ کو مشکل بنا سکتی ہیں۔

7.45 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو قومی رجحانات کی عکاسی کرتے ہیں۔ پیٹر بورو نے 2014/15 اور 2018/19 کے درمیان مسافروں کی تعداد میں 27% کی نمایاں کمی کا مشاہدہ کیا، جو کہ تین ملین کم سفر ہیں۔ اسی دوران، بس وے اور کیمبرج پارک اینڈ رائیڈ کی زبردست کارکردگی کے باوجود، کیمبرج شائر میں مسافروں کی تعداد میں 6% کمی کا مشاہدہ کیا گیا، جس کا شمار ایک ملین کم سفر کے طور پر کیا گیا ہے۔¹⁶

تصویر 7-2: CPCA کے علاقے میں بس کے سالانہ سفر



7.46 COVID-19 کی وبا کی وجہ سے استعمال شدید طور پر متاثر ہوا اور یہ اثر طرز زندگی اور سفر سے متعلقہ روپے میں تبدیلیوں کے ساتھ ابتدائی لاک ڈاؤنز کے علاوہ بھی جاری رہا۔ اگرچہ کرائے کی ادائیگی کرنے والے مسافر بس سروس کی جانب واپس آئے ہیں، لیکن رعایت یافتہ سفر کی سہولت کے حامل افراد میں یہ رجحان کم رہا ہے۔ یہ وبا سفر کرنے کی کم ضرورت (آن لائن سروسز کے زیادہ استعمال کے باعث) اور کار کے سفر پر منتقل ہونے کا نتیجہ لگتا ہے۔

ربط

7.47 ایک مربوط پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک فوائد کا باعث بن سکتا ہے۔ موڈز، سروسز، اور فراہم کنندگان میں مربوط ٹکٹنگ کے متعدد فوائد کا حامل ہونے کی نشاندہی کی گئی ہے، جن میں مسافروں کی اضافی تعداد، مسافروں کا اطمینان اور موڈ

¹⁵ CPCA (2022) ڈرافٹ مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کا منصوبہ

¹⁶ CPCA (2022) ڈرافٹ مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کا منصوبہ

شفٹ شامل ہیں۔ مالی طور پر، یہ آمدنی میں اضافہ کر سکتی ہے، انتظامی اخراجات میں کمی کر سکتی ہے، اور ٹکٹ فراڈ کو بھی کم کر سکتی ہے۔¹⁷

- 7.48 موجودہ طور پر، دیہی نقل و حرکت کو بہتر کرنے کی اسکیمز موجود ہیں، تاہم وہ ایک دوسرے سے آزادانہ طور پر چلائی جاتی ہیں۔ اس میں مغربی ہینٹنگڈن شائر میں Ting طلب کے مطابق ٹرانسپورٹ (DRT) سروسز، کمیونٹی ٹرانسپورٹ سروسز (جیسا کہ رائیڈ کے لیے ڈائل کریں)، اور روایتی بس سروسز شامل ہیں۔ فینلینڈ میں، کمیونٹی سروسز کی طلب میں اضافہ ہو رہا ہے، لیکن وسیع نیٹ ورک میں ان سروسز کا ربط محدود ہے۔¹⁸ فینلینڈ میں ہونے والی ایک مشاورت میں آدھ سے زیادہ جواب دہندگان کے مطابق 'رابطے اور رسائی کا فقدان' ٹرانسپورٹ کے مسائل میں اہم ترین مسئلہ تھا۔¹⁹
- 7.49 ایک مربوط پبلک ٹرانسپورٹ نیٹ ورک صارفین کے لیے ایک ایسی سادہ، یکساں تصویر کا اجراء بھی کر سکتا ہے، جو غیر عمومی یا پہلی دفعہ سفر کرنے والے مسافروں کے لیے رکاوٹیں کم کرنے کا باعث بنے گی۔ اس سے مراد معلومات کو جمع، تقسیم اور حاصل کرنے کے سادہ میکانزمز ہیں۔ کرائے اور ٹائم ٹیبلز تلاش کرنے کے لیے ویب سائٹ، شکایات سے نمٹنے کے لیے سادہ سسٹم، یا ڈیٹا کے حصول کے لیے ٹیمپلیٹ کا تعین کرنے کی صلاحیت کی شکل میں اس کا اظہار کیا جا سکتا ہے۔

بس فلیٹ کی ڈی کاربوناٹیشن

- 7.50 ٹرانسپورٹ کے بنیادی اخراج میں CA کے علاقے میں CO₂ کے تمام اخراج کا شمار 44% کیا گیا؛ یہ UK کی اوسط 37% سے نمایاں طور پر زیادہ ہے۔²⁰ یہ علاقہ ماحولیاتی اثر کو کم کرنے کے اہداف کا حامل ہے۔ اس میں اس امر کو یقینی بنانے کا CA کا ہدف شامل ہے کہ اتھارٹی کے علاقے میں آپریٹ کرنے والی تمام بسز اور ٹیکسیز کو 2030 تک صفر اخراج کا حامل بنایا جا سکے، اور 2030 تک کار کے ذریعے سفر کو 15% تک کم کیا جا سکے۔²¹

- 7.51 ٹرانسپورٹ نیٹ ورک کو ڈی کاربوناٹ کرنے کی ضرورت کے پیش نظر، حکومتی فنڈنگ کی مدد سے Stagecoach کی جانب سے 30 بیٹری الیکٹرک بسز کی خریداری کے لیے پیش رفت کا آغاز ہو چکا ہے، جس کا اجراء کیمبرج میں کیا جا رہا ہے۔ علاوہ ازیں، پیٹر بورو میں موجودہ بس ڈیو الیکٹرک چارجنگ کی سہولت کی گنجائش کا حامل نہیں ہے، اور گریج کو کسی اور جگہ منتقل کرنے کے لیے تحقیقات جاری ہیں۔²² یونیورسل بس سروس نے، یونیورسٹی آف کیمبرج کی معاونت سے، الیکٹرک بسز کے اجراء کا آغاز کیا ہے۔

کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی

- 7.52 بس نیٹ ورک کو درپیش چیلنجز اور مواقع کے رد عمل میں، 2022 میں بس کی حکمت عملی پر مبنی ڈرافٹ تیار کیا گیا اور مارچ 2023 میں اس کا باقاعدہ نفاذ عمل میں لایا گیا۔²³ اس کا مقصد بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی کے اہداف اور مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کے لیے ان کے مقامی بس نیٹ ورک کی ترقی کے حوالے سے باقاعدہ ہونے کی عکاسی کرنا ہے۔ علاوہ ازیں، یہ حکمت عملی اس امر کو نمایاں کرتی ہے کہ LTCP کے اہداف اور مقاصد کی معاونت کرنے کے لیے بس نیٹ ورک کو کس طریقے سے افزائش اور ترقی کی ضرورت ہوگی۔

- 7.53 بس سروسز کے ایسے جامع نیٹ ورک پر مبنی حکمت عملی کا تصور جو لوگوں کو آرام دہ، استعمال میں آسان، پائیدار اور رقم کی قابل قدر مناسبت کا حامل محسوس ہو، جو جامع ہو اور کار کے قابل عمل متبادل کی پیشکش کرے۔ بس سے متعلقہ حکمت عملی کے پانچ اہم ترین اہداف جو ایسا بس نیٹ ورک فراہم کرنے کی غرض سے مقصد اور اہداف کی وضاحت کرتے ہیں جو:

- کار کے صارفین کو متوجہ کرے

¹⁷ مسافروں سے متعلقہ ٹرانسپورٹ کا ایگزیکٹو گروپ (2009) [پبلک ٹرانسپورٹ میں آسان اور مربوط ٹکٹنگ کے فوائد](#)

¹⁸ فینلینڈ ڈسٹرکٹ کونسل (2022) [ڈرافٹ مقامی منصوبہ](#)

¹⁹ کیمبرج شائر کاؤنٹی کونسل (2023) فینلینڈ کی ٹرانسپورٹ کی حکمت عملی سے متعلقہ مشاورت

²⁰ ماحولیاتی تبدیلی سے متعلق کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کا خود مختار کمیشن (2021) [ابتدائی تجاویز](#)

²¹ CPCA (2022) [ڈرافٹ مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کا منصوبہ](#)

²² پیٹر بورو ڈیپٹی گراف (2023) [پیٹر بورو کے بس ڈیو کی یاور کی منتقلی کے عمل کے لیے £4 ملین کی نئی گرانٹ](#)

²³ CPCA (2022) [بس سے متعلقہ حکمت عملی](#)

- پائیدار ترقی کی معاونت کرے
- ماحول کے تحفظ اور بہتری میں کردار ادا کرے
- کمیونٹی کی صحت اور بہبود کی معاونت کرے
- تمام افراد کے لیے مواقع تخلیق کرے

7.54 مقصد کے حصول میں کامیابی سے مراد بس کے ذریعے زیادہ سفر اور کار پر کم انحصار ہے۔ اس کے نتیجے میں معاشی ترقی کو برقرار رکھنے، ماحول کی نگہداشت اور معیار زندگی کو بہتر کرنے میں مدد ملے گی۔ مقصد کے حصول کے لیے، حکمت عملی کو متعدد اہداف کے حصول کی ضرورت ہے:

- علاقے میں اور اس کے علاوہ لوگوں کو مختلف جگہوں سے بہتر طور پر مربوط کرنے کے لیے جامع بس نیٹ ورک فراہم کرنا۔
- اس امر کو یقینی بنانا کہ بسز ایک مربوط اور منصوبہ شدہ ٹرانسپورٹ سسٹم کا حصہ ہوں۔
- ایک جدید، کم اخراج کے حامل بس فلیٹ پر منتقلی کے حصول کو ممکن بنانا۔
- واضح معلومات اور آسان ٹکننگ کا حامل مزید قابل ادراک بس نیٹ ورک فراہم کرنا۔
- سادہ اور کیپ کردہ کرایوں کے حامل سستے بس نیٹ ورک کے حصول کو ممکن بنانا۔
- بس کے سفر کے اوقات کو کم کرنا اور پائیداری کو بہتر کرنا۔
- مسافروں کے لیے اعلیٰ معیار کی حامل انتظار کی سہولیات فراہم کرنا۔

7.55 بس سے متعلقہ حکمت عملی کا ہدف متعدد کلیدی نتائج کا حصول ہے:

- 2030 تک بس کے مسافروں کی تعداد (2019/20 کے لیولز کی بنیاد پر) کو دوگنا کرنا۔
- کار کے صارفین کو بس کی طرف متوجہ کرنا، کار کے ذریعے سفر میں 15% کمی اور ٹریفک کی بھیڑ میں کمی کے حصول کے لیے کردار ادا کرنا۔
- اعلیٰ معیار کی حامل ایسی بس سروسز کی فراہمی جو کسٹمرز میں اعلیٰ سطح کے حامل اطمینان کے حصول کو ممکن بنا سکیں۔

7.56 سادہ اور زیادہ جامع بس نیٹ ورک کے مقصد کی معاونت صارفین کے لیے آسان، پرکشش اور آرام دہ ہونے کے اہداف کے ذریعے کی جاتی ہے۔ اس کی ڈیلیوری کی بنیاد چار اصولوں پر ہوگی:

- مسافروں کی افزائش اور سروس کی بہتری کا مسلسل سائیکل – جہاں بہتر کردہ بس سروسز زیادہ صارفین کو متوجہ کریں، جس سے آمدنی میں اضافہ ہوتا ہے اور عمل پذیری بہتر ہوتی ہے اور سروس کی مزید بہتریوں کی حوصلہ افزائی ہوتی ہے۔
- زیادہ مؤثر طریقے سے ضروری نمایاں تبدیلی کے حصول کے لیے فراہمی کے بہترین آپریشنل ماڈل کا استعمال – ہدف کے اسکیل اور اس کے حصول کے لیے ضروری پبلک سیکٹر کی سرمایہ کاری کو مد نظر رکھتے ہوئے، بس فرنچائزنگ کو ایک مناسب حکمت عملی کی پیشکش کا باعث تصور کیا جاتا ہے۔
- پارٹنرشپ - مؤثر اور پرکشش پبلک ٹرانسپورٹ سروس کے اجراء کا انحصار پرائیویٹ، پبلک اور رضاکارانہ سیکٹرز سے مل کر کام کرنے والے مختلف فریقین پر ہوگا۔
- ربط - چونکہ بس سے متعلقہ حکمت عملی صرف پبلک بس نیٹ ورک سے متعلق ہے، اس لیے یہ ارادہ کیا گیا ہے کہ اسے مؤثر اور خاطر خواہ طریقے سے فراہم کیا جائے۔ بس نیٹ ورک کی جامع اور وسیع نوعیت کا مطلب یہ ہو گا کہ اسے کئی مختلف ضروریات کو پورا کرنے کے قابل ہونا چاہیئے، جس میں طلباء کا اسکول جانا اور مریضوں کا ہسپتال کی اپائنٹمنٹس میں شرکت کرنا شامل ہے۔ لہذا، نیٹ ورک کی منصوبہ بندی ٹرانسپورٹ کی ان دیگر مزید خصوصی اقسام کے ساتھ ہم آہنگ کرنے کے لیے کی جائے گی، جس کا مقصد اقتصادی فوائد کا حصول اور گاڑیوں کے تمام ذرائع کا بہتر استعمال ہوگا۔

تصویر 3-7: بس سے متعلقہ حکمت عملی کے تین اہداف اور ان کی خصوصیات

- ان جگہوں اور سرگرمیوں سے منسلک کرنے والے روٹس جہاں لوگ جانا چاہتے ہیں۔
- تمام علاقوں میں سروسز دستیاب ہیں۔
- کم متبادل راستوں کے حامل براہ راست روٹس
- ایسی متواتر سروسز جن کے درمیان انتظار کا وقت محدود ہے۔
- سروسز پورے دن اور شام کے اوقات میں، ہر روز دستیاب ہیں۔
- مختلف ضروریات کو پورا کرنے کے لیے ٹکٹس کی وسیع اقسام۔

- نیٹ ورک سادہ اور سمجھنے میں آسان ہے۔
- بسز بہت زیادہ عوامی اہمیت کی حامل ہیں اور ہر کوئی انہیں پسند کرتا ہے۔
- سروسز پر بھروسہ کیا جا سکتا ہے اور وہ وقت کے مطابق، بلاتاخیر چلتی ہیں۔
- بس کو استعمال کرنے کی لاگت کو رقم کی بہتر اور قابل قدر مناسبت کا حامل سمجھا جاتا ہے، جبکہ مخصوص کرایوں کی پیشکش کی جاتی ہے جو کچھ گروپس کے لیے ترغیب کا باعث بنتے ہیں۔
- بسز براہ راست اور تیز چلتی ہیں۔
- بسز صاف، آرام دہ اور سفر کرنے کی غرض سے خوشگوار ہیں۔
- سروسز کو اچھے طریقے سے مارکیٹ کیا گیا ہے اور مختلف میڈیا کے ذریعے مختلف قسم کے فارمیٹس میں بہت زیادہ واضح معلومات موجود ہیں۔
- انتظار سے متعلقہ ماحولیاتی عوامل پر کشش ہیں، بیٹھنے کی سہولت فراہم کرتے ہیں، اور لوگ انہیں استعمال کرنا محفوظ سمجھے ہیں۔
- ڈرائیورز شائستہ، مددگار اور ضرورت کے وقت معاونت کرنے کے قابل ہیں۔
- صفر اخراج کی حامل بسز، پرسکون اور ہموار سفر کی پیشکش کرتی ہیں۔

- مربوط سروسز، برانڈنگ اور پورے سسٹم کی ٹکٹنگ کے ساتھ، ایک ایسا واحد قابل فہم نیٹ ورک جو مشترکہ طور پر کام کرتا ہے۔
- لوگوں کو بس اور سفر کے دیگر ذرائع (پیدل چلنا، سائیکل، کار، کوچ، ٹرین) کے درمیان منتقل کرنے کی سہولت۔
- واضح سروسز آفر، مسافروں سے متعلقہ چارٹر کے ذریعے تقویت یافتہ۔
- بسز باقاعدہ اوقات کے مطابق اور مسلسل تعدد کے ساتھ چلتی ہیں۔
- کم از کم تبدیلیوں کی حامل متوازن سروسز، غیر یقینی صورت حال اور پریشانی کو ختم کرتی ہیں۔
- ادائیگی کے مختلف طریقوں کے حامل سادہ کرائے۔
- ایک ایسا سسٹم جو قابل رسائی ہے اور تمام لوگ اسے استعمال کر سکتے ہیں۔
- پہلے ہی بہت زیادہ معلومات دستیاب ہیں۔

ماخذ: CPCA (2022) بس سے متعلقہ حکمت عملی

7.57 یہ حکمت عملی اس امر کو نمایاں کرتی ہے کہ بس نیٹ ورک کے کار کے سفر کے قابل عمل متبادل ہونے کے لیے اور اس کے اہداف کے حصول کی غرض سے، بس کی جانب سے پیش کی جانے والی سہولیات میں نمایاں ترقی کی ضرورت ہوگی۔ اس میں واحد، مربوط، اور جامع نیٹ ورک کی تخلیق؛ تیز اور پائیدار سفر؛ آرام دہ اور محفوظ سفر؛ رقم کی قابل قدر مناسبت کے مطابق کرائے؛ سفر کے تمام پوائنٹس پر واضح معلومات؛ اور شاندار کسٹمر سروس شامل ہوگی۔ اس کے اجراء کی عکاسی بس سروس کی بہتری سے متعلقہ منصوبے (BSIP) میں ہوتی ہے۔ CA نے اکتوبر 2021 میں ایک ابتدائی BSIP دستاویز تشکیل دی۔ یہ رابطے اور رسائی دونوں کو بہتر کرنے اور کار کے علاوہ نمایاں ماڈل پر مبنی منتقلی کے حصول میں مدد کرنے کی غرض سے، علاقے میں بس سروسز کو تبدیل کرنے کے ہدف کی وضاحت کرتی ہے۔



تبدیلی کی ضرورت کا کیس

7.58 CA اور اس کے پارٹنرز کے پاس معاشی ترقی کے لیے بامقصد منصوبے موجود ہیں۔ ٹرانسپورٹ اس کے اجراء میں مدد کرنے اور سماجی شمولیت اور بہبود کے وسیع مسائل سے نمٹنے کے لیے خاطر خواہ کردار ادا کرنے کی حامل ہے۔ تاہم، یہ اہداف کار کے ذریعے سفر سے پورے نہیں کیے جا سکتے۔ بسز کو علاقے کے ٹرانسپورٹ سسٹم کے مرکزی حصے میں شامل کرنے کی ضرورت ہے، کیونکہ یہ سڑک کی جگہ کے مؤثر استعمال اور تمام افراد کے لیے سہولت کاری پر مبنی رسائی کے مؤثر اور خصوصی طریقے کی پیشکش کرتی ہیں۔ تاہم، اس کردار کو پورا کرنے کے لیے، بس نیٹ ورک کو تبدیل کرنے کی ضرورت ہے۔ چونکہ یہ بذات خود ایک نمایاں چیلنج ہے، اس لیے موجودہ کمی کے پس منظر میں اس کا تعین ہونے پر یہ زیادہ حقیقی لگتا ہے۔

7.59 بس انڈسٹری کو بہت سے چیلنجز کا سامنا ہے، اور آپریٹرز کے لیے قابل عمل نیٹ ورکس فراہم کرنا بہت زیادہ مشکل ہوتا جا رہا ہے۔ نتیجے کے طور پر، سروسز کی دیکھ بھال کرنے میں مزید پبلک سیکٹر کی فنڈنگ خرچ ہو رہی ہے۔ اس کے ساتھ ساتھ، بسز کے لیے ایک نمایاں ہدف موجود ہے (قومی اور مقامی سطح دونوں پر) تاکہ کمیونٹیز کے لیے زیادہ سہولیات کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے اور وسیع سماجی، معاشی، اور ماحولیاتی اہداف کو پورا کرنے کے لیے کردار ادا کیا جا سکے۔ اس کے جواب میں بس کی فراہمی کے تمام پہلوؤں میں نمایاں تبدیلی کی ضرورت ہے۔

7.60 نتیجتاً، تبدیلی ضروری ہے۔ سب سے پہلے، مزید کمی کو روکنا اور اس کے بعد بس کو انتخاب کا ذریعہ بنانے کی غرض سے بہتری کے بامقصد پروگرام کا آغاز کرنا۔ اس کے لیے بہتری کے مثبت سفر کا آغاز کرنے کی غرض سے نمایاں سرمایہ کاری کی ضرورت ہوگی۔

7.61 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی بس نیٹ ورک کے ہدف کی وضاحت کرتی ہے۔ BSIP ایک بہتر کردہ بس نیٹ ورک کے قیام کے لیے کارروائی کی منصوبہ بندی فراہم کرتا ہے اور مشترکہ کام اور فنڈنگ کی فراہمی کے ذریعے ہدف کے حصول میں مدد کرنے کی غرض سے مختلف پارٹنرز کے لیے بنیاد فراہم کرتا ہے۔ تبدیلی کی ضرورت کے کیس کی بنیاد بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف پورے کرنے کی ضرورت اور پائیدار اور مسلسل ترقی اور علاقے کی بہبود کی معاونت پر رکھی گئی ہے۔

7.62 عمومی طور پر انگلینڈ (ماسوائے لندن)، ویلز اور اسکاٹ لینڈ کے تمام دیگر علاقوں میں قدر مشترک یہ ہے کہ، کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کو ٹرانسپورٹ ایکٹ 1985 کے نفاذ کے ذریعے 1986 میں آزادانہ حیثیت دی گئی۔

آزادانہ حیثیت دینے کا مقصد یہ تھا کہ بس سروسز کی فراہمی کے سلسلے میں آپریٹرز کے درمیان مسابقت سے اضافی افادیت حاصل کی جائے تاکہ مسافروں کے تجربے کو بہتر بنایا جا سکے۔

7.63 آزادانہ حیثیت دینے کے عمل میں بس آپریشنز سے متعلقہ زیادہ تر خطرات کو پبلک سیکٹر سے پرائیویٹ سیکٹر کی جانب منتقل کر دیا گیا۔ بس آپریٹرز کے اضافی خطرہ مول لینے کے نتیجے میں، پبلک سیکٹر کی جانب سے بس سروسز پر زیادہ اثر و رسوخ ختم ہو گیا۔ اثر و رسوخ میں اس کمی کی وجہ سے وہ حد محدود ہو گئی کہ جس پر پبلک سیکٹر اپنے اہداف کی فراہمی میں مدد کرنے کی غرض سے بس سروسز پر انحصار کر سکتا تھا۔

7.64 مابعد قانون سازی میں، بس سروسز ایکٹ 2017 کے ذریعے، مقامی اتھارٹیز اور بس آپریٹرز کے درمیان توازن کو تبدیل کر دیا گیا ہے۔ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں موجود بس سیکٹر پبلک سیکٹر کی فنڈنگ پر انحصار کرتا ہے، جس کا شمار نیٹ ورک کی مجموعی قدر کے 40% کے طور پر کیا جاتا ہے۔ ابھی بھی، صرف CA کو معاونت یافتہ سروسز کی شکل میں تقریباً نیٹ ورک کے 25% سے زیادہ حصے پر براہ راست اثر و رسوخ حاصل ہے۔

7.65 موجودہ انتظامات کئی چیلنجز کو نمایاں کرتے ہیں:

- **نیٹ ورک کی بہتریاں** – سروسز کی دیکھ بھال کے لیے پبلک سیکٹر فنڈنگ کی جانب سے اضافی امداد کی ضرورت ہو گی۔ مسافروں کی تعداد کے مایوس کن لیولز اور بڑھتے ہوئے اخراجات سروسز کی عمل کاری کی صلاحیت کو کم کر رہے ہیں اور آپریٹرز کی سرمایہ کاری کرنے یا جدت لائے کی صلاحیت میں کمی کا باعث بن رہے ہیں۔ سب سے زیادہ منافع بخش سروسز میں تخفیف اور نئی مارکیٹس پر غور کرنے یا ان کی جانچ کرنے کی مخالفت کا رجحان بھی موجود ہے۔ بہت سے علاقوں میں سروسز میں کمی، خصوصاً شام کے اوقات اور اتوار کے دن فراہمی میں کمی اور کم تعدد کا مشاہدہ کیا گیا ہے۔ علاوہ ازیں، ہر آپریٹر کے لیے اس کے روٹس اور ٹائم ٹیبلز کی منصوبہ بندی کی آزادی نے انٹرچینج کی سہولت کاری کرنے کی غرض سے کسی بھی قسم کی ہم آہنگی کے حصول کو مشکل بنا دیا ہے۔
- **کرائے اور ٹکننگ** – ہر آپریٹر اپنے ذاتی کرائے اور ٹکٹ پروڈکٹس کا تعین کرتا ہے، جو مجموعی طور پر پریشان کن صورت حال کے باعث بنتا ہے۔ اگرچہ متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکٹ موجود ہے (صرف کیمبرج شائر میں)، لیکن اس میں کچھ سروسز شامل نہیں ہیں اور یہ آپریٹرز کے ذاتی ٹکٹس کی لاگت پر منافع کا مطالبہ کرتا ہے۔ نامزد رعایتی سفر کی اسکیمز یا مخصوص پروموشنز کے علاوہ، آزادانہ نظام میں، سبسڈی پر مبنی کرایوں کی فراہمی کا حصول مشکل ہے۔
- **بس فلیٹس** – کم اور صفر اخراج کی حامل بسز کے لیے درکار کیپیٹل کی لاگت فلیٹ کی تبدیلی میں رکاوٹ رہی ہے۔ علاوہ ازیں، دیہی اور طویل فاصلے کی حامل سروسز کے لیے، آپریٹرز کو چارجز کے درمیان الیکٹرک گاڑیوں کی بیٹری رینج سے متعلق خدشات ہیں۔ ابھی تک، الیکٹرک بسز میں سرمایہ کاری پبلک سیکٹر کی معاونت سے کی جا رہی ہے۔ تاہم، سبسڈی کے نظام کا قانون اس امر میں رکاوٹ پیدا کرتا ہے کہ کس طرح کوئی مقامی اتھارٹی خصوصاً تجارتی آپریشنز کے لیے ان کے بس فلیٹ کی تبدیلی میں بس آپریٹرز کی معاونت کر سکتی ہے۔ نتیجے کے طور پر، CA نے اس امر پر اپنا اثر و رسوخ محدود کر دیا ہے کہ صفر اخراج کی حامل گاڑیوں پر منتقلی کا عمل کتنی تیزی سے وقوع پذیر ہو سکتا ہے۔
- **کسٹمر کا تجربہ** – یہ ڈرائیور کے رویے، بس کی صفائی اور معلومات کی دستیابی سمیت مختلف خصوصیات کی وجہ سے متاثر ہوتا ہے۔ نیٹ ورک کے درمیان تجربے میں تغیر پذیری کا امکان موجود ہوتا ہے۔ خصوصاً، معلومات کی فراہمی منقسم ہوتی ہے۔ کچھ آپریٹرز میڈیا کی رینج میں جامع معلومات فراہم کرتے ہیں، دیگر نے اشاعت شدہ مواد کی فراہمی بند کر دی ہے۔
- **فنڈنگ** – بس سروسز کو مختلف ذرائع کی جانب سے فنڈ کیا جاتا ہے، جس میں مرکزی اور مقامی حکومت – بس سبسڈی، رعایتی سفر کی باز ادائیگی، بس سروس آپریٹر گرانٹ ((BSOG)، اس کے علاوہ وہ فنڈنگ اسٹریمز شامل ہیں جن کا مقصد وبا کے بعد بس انڈسٹری کی معاونت کرنا ہے۔ ڈیلیوری ماڈل کی تبدیلی فنڈنگ اسٹریمز کو مضبوط ہونے کے قابل بنانے کا آغاز کرے گی تاکہ اقتصادی فوائد اور یقینی صورت حال کی تخلیق میں مدد کی جا سکے، جس کے نتیجے میں نیٹ ورک میں کارکردگیوں کے حصول میں مدد ملے گی۔ اس طرح، سروسز کا ارتکاز صرف منافع حاصل کرنے کی صلاحیت کے بجائے مختلف اہداف (سماجی، معاشی، اور ماحولیاتی) کے اجراء پر ہو گا۔

7.66 موجودہ ڈیلیوری ماڈل بہت سے نقائص کا حامل ہے، جو COVID-19 کی وبا کے بعد سے شدت اختیار کر گئے ہیں۔ اس طرح، یہاں تبدیلی کی ضرورت کا ایک کیس موجود ہے۔ اس امر کا امکان نہیں ہے کہ بس سروسز کی ڈیلیوری میں انضباطی

تبدیلیوں کے بغیر کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی کا مکمل طور پر اجراء ہو سکتا ہے۔ اگر مسافروں کے لیے بس سے متعلقہ حکمت عملی اور BSIP میں تعین کردہ بس سروس کی نمایاں بہتریوں کی پیشکش کا حصول ممکن نہیں ہوتا، تو جس حد تک علاقے میں وسیع اہداف کے حصول کو ممکن بنایا جا سکتا ہے، اس میں رکاوٹ پیدا ہو جائے گی۔

7.67 متعدد وجوہات کے باعث اس طریقے میں اصلاحات لانے پر غور کیا جا رہا ہے، جس سے پورے کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز فراہم کی جا رہی ہیں، جیسے درج ذیل ٹیبل میں خلاصہ پیش کیا گیا ہے۔

ٹیبل 1-7: تبدیلی کی ضرورت کا کیس

مضمرات	متعلقہ مسائل	کلیدی عنصر
<p>منافع کی کم سطحیں اور پبلک سیکٹر کی اضافی معاونت کے بغیر سرمایہ کاری کرنے اور جدت لانے کی عدم صلاحیت۔</p> <p>سروس کے استعمال اور لیولز میں کمی کا مسلسل رجحان۔</p> <p>آپریٹرز کے مالیاتی عمل پذیری کے لیے کوشش کرنے کے باعث سروس میں مسلسل ترامیم۔</p> <p>سروسز کی دیکھ بھال میں مدد کرنے کے لیے پبلک سیکٹر فنڈنگ کی اضافی امداد۔</p> <p>آپریٹرز کے بڑھتے ہوئے اختلاط کے ساتھ نیٹ ورک کی تقسیم، جو نیٹ ورک کے عوامی فہم میں کمی اور زیادہ متنوع کرایوں اور ٹکننگ سے متعلقہ اختیارات (ممکنہ طور پر صارفین کے لیے زیادہ اخراجات کا باعث) کا باعث بنتا ہے۔</p>	<p>سفر سے متعلقہ رویے میں تبدیلی کے باعث استعمال کے لیولز نمایاں طور پر ابھی بھی ان لیولز تک کم ہیں، جو COVID سے قبل تھے۔</p> <p>بس سروس کی فراہمی کی بڑھتی ہوئی لاگتیں۔</p> <p>بس سروسز کی دیکھ بھال عوامی پیسوں (مرکزی اور مقامی حکومت) سے کی جا رہی ہے۔</p> <p>مزید سروسز غیر تجارتی بن گئی ہیں اور دستبردار یا کم ہو گئی ہیں، اور یا پھر انہیں مکمل یا جزوی طور پر اپنا وجود برقرار رکھنے کے لیے پبلک سیکٹر کی معاونت کی ضرورت ہے۔</p> <p>درج بالا کے نتیجے کے طور پر، مارکیٹ میں عدم استحکام اور نیٹ ورکس کی تقسیم موجود ہے۔</p> <p>بھیڑ بس کے سفر کی رفتار کو کم کرتی ہے اور آپریشنل نقائص تخلیق کرتی ہے۔</p>	<p>بس کی فراہمی کے لیے جدوجہد کی حامل تجارتی مارکیٹ</p>
<p>مقامی حکومت کے بجٹس پر دباؤ۔</p> <p>اس امر کا تعین کرنے میں مشکل کہ آیا واقعی ابھی حقیقی یا ممکنہ طور پر کوئی تجارتی بس سروسز وجود رکھتی ہیں۔</p> <p>مختلف سیکٹرز میں بجٹس، وسائل، اور سروس کی فراہمی کے مابین زیادہ ربط کی خواہش – ٹرانسپورٹ سے متعلقہ ایک مکمل حکمت عملی (2023 کے آغاز میں Stagecoach کی جانب سے منعقد کردہ دیہی بس سمٹ میں تجویز دی گئی)۔</p> <p>اس کے اضافی مالیاتی ان پٹس کو مد نظر رکھتے ہوئے، پبلک سیکٹر نیٹ ورک کے ڈیزائن اور ڈیلیوری پر مزید اثر و رسوخ حاصل کرنا چاہتا ہے۔</p>	<p>بس سروسز کی بہت بڑی تعداد پبلک فنڈنگ پر منحصر ہے۔</p> <p>CPCA نے مالی طور پر خصوصاً ان بس سروسز کی معاونت کرنے کی غرض سے فنڈز اکٹھے کرنے کے لیے ایک میٹرل فرمان جاری کیا ہے جو بصورت دیگر دستبردار ہو جاتیں۔</p> <p>دیگر ٹرانسپورٹ کی فراہمی کے بڑھتے ہوئے اخراجات، جیسا کہ گھر سے اسکول کے لیے ٹرانسپورٹ۔</p> <p>مزید ربط کے ذریعے ٹرانسپورٹ کی مختلف اقسام کے درمیان پبلک فنڈنگ کے استعمال کے سلسلے میں کارکردگیوں اور اقتصادی فوائد پر غور کرنے کی خواہش۔</p>	<p>بس نیٹ ورک کی دیکھ بھال کے لیے پبلک سیکٹر کی بڑھتی ہوئی مالیاتی معاونت</p>
<p>نمایاں طور پر بہتر کردہ ایسے بس نیٹ ورک کے لیے معاونت جو مزید جگہوں، زیادہ تواتر، اور دن/ہفتے کے زیادہ تر حصوں کے لیے مزید روٹس کی پیشکش کرے، اور رقم کی قابل قدر مناسبت کے مطابق کرایوں اور سفر کے شاندار آرام، حفاظت، سہولت، اور سروس کے ذریعے حمایت یافتہ ہو۔</p> <p>مقامی اتھارٹیز کاروباری اہداف کے بجائے سماجی، معاشی، اور ماحولیاتی اہداف حاصل کرنا چاہتی ہیں، علاوہ ازیں نیٹ ورک کی ضروریات کو عوام کی استطاعت کے مطابق سستا ہونے کی ضرورت ہے اور، اس طرح، کرائے کی آمدنیوں میں اضافہ کرنے کی غرض سے صارفین کے لیے پُرکشش ہونے کی ضرورت ہے۔</p> <p>نیٹ ورک کو مقامی شناخت کو فروغ دینا چاہیے اور پبلک سیکٹر کی سرمایہ کاری اور مفاد کو مد نظر رکھنا چاہیے۔</p> <p>کارکردگیوں کو آپریٹ کرنے کا حصول اور پبلک سیکٹر کی سرمایہ کاری کے ذریعے زیادہ قدر۔</p>	<p>ماحولیاتی ایمرجنسی اور بڑھتی ہوئی بھٹیڑ (معاشی ترقی کے لیے رکاوٹ کے مضمرات کے ساتھ) کے رد عمل میں LTCP کار کے ذریعے سفر میں 15% تک کمی کی ہدف رکھتا ہے۔</p> <p>اختیار کردہ بس سے متعلقہ حکمت عملی (مارچ 2023) LTCP کی پوزیشن کی عکاسی کرتی ہے اور بس نیٹ ورک میں نمایاں بہتریوں کی کوشش کرتی ہے۔</p> <p>مزید مربوط نیٹ ورک کے لیے خواہش، جو منازل کی وسیع اقسام کے لیے سفر کی سہولت کاری کرنے کی غرض سے ہموار سفر کی پیشکش کرے۔</p> <p>مزید یکساں اور قابل شناخت نیٹ ورک کی خواہش، جو پبلک سیکٹر کی معاونت اور مقامی شہری شان و شوکت کی عکاسی کرے۔</p> <p>جہاں ضروری ہو، مخصوص صارفین میں استعمال کو فروغ دینے کے لیے کرایوں پر سبسڈی فراہم کرنے کی خواہش۔</p> <p>سفر کے اوقات اور وقت کی پابندی میں بہتری لانے اور آپرینٹنگ کارکردگیوں کے حصول کے لیے بس کی مزید ترجیح کی ضرورت۔</p> <p>بس نیٹ ورک کی معاونت کرنے کے لیے نئی یا اضافی فنڈنگ حاصل کرنے کی صلاحیت۔</p>	<p>بس نیٹ ورک کی نمایاں بہتریوں اور مزید پُرکشش سروس کی تجویز کا عزم</p>

	<p>زیادہ عوامی اعتماد کو فروغ دینے اور بس کی حمایت میں ظاہری انتخاب کی حوصلہ افزائی کرنے کے لیے نیٹ ورک کا مزید استحکام اور ہم آہنگی۔</p>	
<p>نمایاں طور پر بہتر کردہ ایسے بس نیٹ ورک کے لیے معاونت جو مزید جگہوں، زیادہ تواتر، اور دن/ہفتے کے زیادہ تر حصوں کے لیے مزید روٹس کی پیشکش کرے، اور رقم کی قابل قدر مناسبت کے مطابق کرایوں اور سفر کے شاندار آرام، حفاظت، سہولت، اور سروس کے ذریعے حمایت یافتہ ہو۔</p> <p>نیٹ ورک کی ترقی اور فراہمی مجموعی حکمت عملی اور ہدف کے مطابق ہے۔</p> <p>مجموعی وسائل کا مؤثر استعمال۔</p> <p>مذاکرات کے بجائے معاہدے کی ضروریات کے مطابق ضروریات کو پورا کرنے کی صلاحیت۔</p> <p>معاہدہ جاتی ضروریات کے مطابق آپریٹرز کا مواخذہ کرنے کی صلاحیت۔</p>	<p>مختلف کاروباری اداروں کی جانب سے تبدیلیوں پر رد عمل دینے کے بجائے، فعال اور مرکزی منصوبہ بندی اور نیٹ ورک کا کنٹرول۔</p> <p>اس امر کو یقینی بنانے کی صلاحیت کہ نیٹ ورک کو مجموعی حکمت عملی اور پالیسی کے اہداف کے مطابق تیار کیا جائے۔</p> <p>پارٹنرز کو باہم اکٹھا کرنے کی صلاحیت کے ساتھ وسائل اور فنڈنگ اسٹریٹجی کا موازنہ اور انتظام کرنے کے لیے مربوط حکمت عملی۔</p> <p>مقامی سطح پر آپریٹرز کا مواخذہ کرنے کی خواہش۔</p>	<p>ایک بہتر کردہ اور مربوط بس نیٹ ورک کا اجراء جو مقامی طور پر جوابدہ ہو</p>

- 7.68 بس آپریٹر فورم پر بات چیت کے ذریعے، CA اور بس آپریٹرز نے اس امر پر اتفاق کیا کہ سروسز کی ادراکی کشش کو بہتر کرنے کے ذریعے بس کے مسافروں سے متعلقہ آمدنی میں اضافہ کرنے کی غرض سے عملی اقدام کی ضرورت ہے۔ تاہم، یہ امر سوال طلب ہے کہ موجودہ انتظامات کے تحت مزید کس چیز کا حصول ممکن ہو سکتا ہے۔ درکار تبدیلی کے اسکیل اور اسکوپ کے لیے ایک ایسے ڈیلیوری ماڈل کی ضرورت ہے جو معقول طور پر تیزی سے نمایاں تبدیلی کے حصول کو ممکن بنا سکے اور ایک ایسا یکساں، جامع، مربوط، اور مستحکم بس نیٹ ورک فراہم کرے کہ جس پر لوگ انحصار کر سکیں۔
- 7.69 بس سروسز ایکٹ CA کو اپنے وسیع اغراض و مقاصد کے حصول کی معاونت کے حوالے سے قانون سازی سے متعلقہ ایسے ٹولز تک رسائی فراہم کرتا ہے جو موجودہ مارکیٹ کی ایسی ناکامیوں اور چیلنجز سے نمٹنے کی استعداد کے حامل ہیں جو بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اجراء میں رکاوٹ پیدا کر رہے ہیں۔ لہذا، CA کے لیے یہ مناسب ہے کہ وہ ہر دستیاب انضباطی اختیار کی امکانی شراکت پر احتیاط سے غور کرے اور جو بھی اختیار درکار تبدیلیوں کے حصول کے لیے زیادہ استعداد کا حامل ہو، اس کے نفاذ کا انتخاب کرے۔

مداخلت کی ضرورت

- 7.70 درج بالا تبدیلی کی ضرورت کا کیس، ان چیلنجز کی وضاحت کرتا ہے جو موجودہ انتظامات کے تحت بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف کی ڈیلیوری میں رکاوٹ پیدا کرتے ہیں۔ نیٹ ورک کی ہم آہنگی اور سروسز کی بہتریوں، نیٹ ورک کے حساب سے کرایوں کے مربوط سسٹم اور ٹکٹنگ، اور ایک مشترکہ نیٹ ورک کی شناخت کے نفاذ کی سہولت کاری کرنے کی غرض سے انضباطی تبدیلی قابل جواز ہو گی۔
- 7.71 بس سروسز بل (اب بس سروسز ایکٹ 2017) کی معاونت میں DfT کی جانب سے تفویض شدہ²⁴ مقامی بس مارکیٹ کے مطالعے نے اس کی پارلیمنٹ سے متعلقہ کارروائی کے دوران، مارکیٹ کے رجحانات، اسٹیک ہولڈر کے اہداف، اور مارکیٹ میں حکومتی مداخلتوں پر غور کیا۔ یہ رپورٹ مارکیٹ کے نقائص کے چار ممکنہ ذرائع یا وجوہات کی وضاحت کرتی ہے کہ مارکیٹ کیوں ایسی بس سروسز کا اجراء نہیں کر سکتی جو مسافروں سے متعلقہ فوائد کی اعلیٰ سطح کی فراہمی کو ممکن بنا سکیں۔ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے ساتھ ان کی مطابقت کے علاوہ، ان کی وضاحت درج ذیل ٹیبل میں کی گئی ہے۔
- 7.72 مارکیٹ کے ان نقائص کے جواب میں، بس سروسز ایکٹ مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کو اضافی ٹولز فراہم کرتا ہے تاکہ ایسے حالات کا تدارک کیا جا سکے کہ جہاں یہ لگے کہ موجودہ آزادانہ ماڈل بہترین انضباطی اسٹریکچر نہیں ہے۔

ٹیبل 2-7: مارکیٹ کے نقائص اور مطابقت

مارکیٹ کا نقص	وضاحت	پیٹر بورو اور کیمبرج شائر سے مطابقت
نیٹ ورک کی مناسب تقسیم	آپریٹرز کے درمیان سڑک پر مسابقت سروسز کے منقسم نمونہ جات اور ٹکٹنگ کے پیچیدہ انتظامات کا باعث بن سکتی ہے	بس نیٹ ورک غیر مربوط ہے، جبکہ آپریٹرز اپنے کاروباری اہداف کو پورا کرنے کے لیے ان کی اپنی وضاحت کردہ سروسز کے حامل ہیں۔ CA کو تبدیلیوں اور تبدیلیوں کے اوقات پر کوئی اختیار حاصل نہیں ہے۔ ٹکٹنگ کے مختلف اختیارات کی ایک رینج موجود ہے۔
غیر ہم آہنگ مراعات	مسابقتی ماحول انفراسٹرکچر میں سرمایہ کاری کی حوصلہ شکنی کرتا ہے۔	انفراسٹرکچر میں سرمایہ کاری محدود رہی ہے۔ نیٹ ورک کی بہتریوں کے مشترکہ حصول کے لیے آپریٹرز کے درمیان ہم آہنگی کے لیولز محدود رہے ہیں۔
مسابقت کا فقدان	آپریٹرز کے درمیان مؤثر اور پائیدار مسابقت کا فقدان زیادہ مسابقتی مارکیٹ کی جانب سے ڈیلیور کردہ اختیارات کی نسبت زیادہ کرایوں، کم فوائد، سروسز کے پست معیار، محدود جدت اور آپریٹرز کے زیادہ منافع جات کا باعث بن سکتا ہے۔ مؤثر مسابقت کا فقدان مارکیٹ میں موجود معاونت یافتہ سروسز کی عدم استعداد کا باعث بھی بن سکتا ہے۔	علاقہ میں متعدد آپریٹرز ہونے کے باوجود، سڑک پر مسابقت کا رجحان محدود ہے۔ علاقہ میں موجود غالب آپریٹرز نیٹ ورک کے مجموعی مائلج کے تقریباً 80% کا ذمہ دار ہے۔

²⁴ مقامی بس کی مارکیٹ کا مطالعہ، DfT کے لیے رپورٹ، 2016:KPMG

وسیع معاشی، سماجی اور ماحولیاتی فوائد	بس سروسز وسیع معاشی، سماجی اور ماحولیاتی فوائد تخلیق کر سکتی ہیں جس کا مطلب یہ ہو سکتا ہے کہ یہ کاروباری مارکیٹ کی جانب سے متعین کردہ فراہمی کی سطحوں سے زائد سپلائی کے حصول کے لیے معاشی طور پر مؤثر ہیں۔	کار کے ذریعے سفر کو کم کرنے کے نمایاں اہداف کے حصول کو ممکن بنانے، بس کے مسافروں کی تعداد میں اضافہ کرنے، اور کاربن کا اخراج کم کرنے کے لیے، مربوط کارروائی اور بس مارکیٹ میں پبلک سیکٹر کی بڑی شمولیت ضروری ہوگی۔
---------------------------------------	--	--

سوال L2

حکمت عملی پر مبنی کیس کے مطابق بس مارکیٹ میں اصلاحات نافذ کرنا مقامی بس مارکیٹ کو درپیش چیلنجز سے نمٹنے کے لیے کرنے کی غرض سے معقول اقدام ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

اسکیم کے اہداف

7.73 'تبدیلی کی ضرورت کے کیس' میں بس سروسز کی منصوبہ بندی اور اجراء کے طریقے کی تبدیلی کا جواز فراہم کیا گیا ہے تاکہ بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے۔ بس سروسز ایکٹ ایسے اہداف کے حصول میں مدد کرنے کی غرض سے مقامی اتھارٹیز کو انضباطی اختیارات فراہم کرتا ہے۔ ان میں زیادہ تعاون کو فروغ دینے کے لیے انتظامات سے لے کر بس فرنیچائرنگ سے متعلقہ اختیارات شامل ہیں۔

7.74 فرنیچائرنگ کی رہنمائی کا تقاضا ہے کہ ان مقاصد کا تعین کیا جائے جو کسی اتھارٹی کی جانب سے حصول کے لیے طے شدہ ہیں، اور جن کے حوالے سے مختلف اختیارات کی جانچ کی جا سکتی ہے۔ CA نے چار ایسے بنیادی اہداف کی نشاندہی کی ہے جو بس نیٹ ورک کی ڈیلیوری کے مختلف ماڈلز پر غور کرنے کی اس کی خواہش کی تائید کرتے ہیں۔ بنیادی طور پر، یہ ایک ایسا ماڈل اختیار کرنا چاہتی ہے جو زیادہ مؤثر اور خاطرخواہ طریقے سے بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف کو ڈیلیور کرے اور حاصل کردہ فوائد میں اضافہ کرے۔ ذیل میں اہداف کی وضاحت کی گئی ہے۔

ٹیبل 3-7: اسکیم کے اہداف اور ان کی پیمائش

اسکیم کا ہدف	ہدف کی پیمائش
جتنی جلدی ممکن ہو، ایک نمایاں طور پر بہتر کردہ اور مربوط بس نیٹ ورک کے حصول کی صلاحیت میں اضافہ کرنا۔	مقداری پیمائشیں جیسا کہ بس کا کل استعمال۔ معیاری پیمائشیں جیسا کہ سروس کی مختلف خصوصیات سے متعلق بس کے مسافروں کا اطمینان۔
مختلف وسیع معاشی، سماجی، اور ماحولیاتی پالیسی سے متعلقہ مقاصد اور اہداف کے حصول کے لیے بس سروسز کی شراکت میں اضافہ کرنا۔	سر سبز بس فلیٹ اور کار کے ذریعے سفر میں کمی سے گرین ہاؤس گیسز اور گاڑیوں کے اخراج میں موئیٹائزڈ کمی۔ کام اور تربیت کے مواقعوں تک رسائی کی بہتر سطحیں اور ان سے میسر آنے والے ذاتی فوائد۔
ہم آہنگ سروس کی فراہمی، مربوط ٹکٹنگ، سروس کا استحکام اور معلومات کی فراہمی کے حوالے سے بس کے صارف کے فوائد میں اضافہ کرنا۔	بس سے متعلقہ حکمت عملی کے نفاذ سے حاصل ہونے والے مسافر کے موئیٹائزڈ فوائد اور آمدنی۔ ہم آہنگی اور معلومات کی بہتری، بشمول دیگر موڈز کے ساتھ بہتر مربوط کاری سے حاصل ہونے والے غیر موئیٹائزڈ فوائد۔
بس نیٹ ورک میں رقم کی قابل قدر مناسبت اور سرمایہ کاری سے ہونے والے فوائد میں اضافہ کرنا۔	سرمایہ کاری کے ذریعے حاصل کیے گئے موئیٹائزڈ فوائد کی سطح۔

7.75 واضح طور پر، کسی بھی نئے نیٹ ورک کی فراہمی کے ماڈل کے آگے بڑھنے کے لیے، اس کا سستا ہونا لازمی ہے۔ لہذا، بنیادی اسکیم کے مقاصد کو مضبوط کرنا اس بات کو یقینی بنانے کا ایک طریقہ ہے کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں مستقبل کے بس نیٹ ورک کی فراہمی کے لیے جو بھی طریقہ اپنایا جائے، وہ لازمی طور پر سستا ہو۔

مستقبل کے لیے اختیارات

- 7.76 یہ تسلیم کرتے ہوئے کہ آزادانہ مارکیٹ ہمیشہ مقامی اتھارٹی کی خواہشات کو پورا کرنے کے لیے مؤثر ترین ماڈل نہیں ہو سکتی، بس سروسز ایکٹ 2017 ممکنہ مداخلتوں کا موقع فراہم کرتا ہے تاکہ 1986 میں متعارف کروائے گئے آزادانہ ماڈل میں تبدیلی کی جا سکے۔ بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی²⁵ نے بعد ازاں ان اختیارات کو واضح کیا، جس میں یہ بات واضح کر دی گئی کہ ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کو مقامی بس سروس کی بہتری کے اہداف کو پورا کرنے کے لیے یا تو فرنچائزنگ یا ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ کا استعمال کرنا ہو گا۔
- 7.77 لہذا اس صورتحال نے اس بات کا تعین کیا ہے کہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے لیے اس جانچ کی غرض سے کیا اختیارات ہونے چاہئیں - یا تو ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ۔ دوسرا واحد متغیر پھر ہر ایک کے ساتھ منسلک سرمایہ کاری کی سطح اور ان اختیارات کے اندر متعارف کروائی جانے والی اصل مداخلتیں اور اقدامات ہوں گے۔
- 7.78 اس جانچ کا آغاز چھ منظرناموں کے ساتھ ہوا، جنہیں حکمت عملی کی سطح پر زیر غور لایا گیا، جبکہ سرمایہ کاری کی تین سطحوں - کم، درمیانی، اور زیادہ کے لحاظ سے دو ڈیلیوری ماڈلز (فرنچائزنگ اور EP) کی جانچ کی گئی۔ تحقیق کرنے کی ابتدائی مشق کے بعد، دو اختیارات کو مزید مکمل جانچ کے لیے سامنے لایا گیا، فرنچائزنگ اور EP، دونوں درمیانی سطح کی سرمایہ کاری کے حامل تھے۔
- 7.79 چھ منظرناموں کی عمومی عمل پذیری کے لحاظ سے انہیں زیر غور لایا گیا۔ کم سرمایہ کاری کی صورت میں، فرنچائزنگ کم مقصدیت کی حامل ہو گی، کیونکہ اس سے نیٹ ورک کی بہتریوں کے حکمت عملی پر مبنی فوائد کے حصول کے بغیر CA کے لیے اس کے اخراجات اور خطرات میں اضافہ ہو گا۔ لہذا، اس اختیار پر مزید غور نہیں کیا گیا۔ اگر کم سرمایہ کاری کے منظرنامے کا امکان ہوا، تو کم از کم ایک EP کے نفاذ کی ضرورت ہو گی۔
- 7.80 زیادہ سطح کی حامل سرمایہ کاری کی صورت میں، اس بات کا زیادہ امکان ہو گا کہ CA فنڈنگ کے انتظام پر زیادہ کنٹرول حاصل کرنا چاہے تاکہ اس کے اہداف کی تکمیل کو یقینی بنایا جا سکے؛ اس سے EP کا استعمال خارج از امکان ہو جائے گا۔ تاہم، اس وقت، اس چیز کا امکان نہیں ہے کہ اعلیٰ سطح کی حامل سرمایہ کاری مناسب ہو گی، اس لیے اس اختیار کو خارج کر دیا گیا۔ لہذا، یہ نتیجہ اخذ کیا گیا کہ زیادہ امکان کے حامل اور عملی منظرنامے درج ذیل ہیں:
- EP کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً £10 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £600,000 سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £7.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔
 - فرنچائزنگ کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً £41 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £1.4 ملین سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £8.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔
- 7.81 CA بورڈ اس بات سے متفق ہے کہ ان میں سے ایک منظرنامے پر عمل کرنا لازمی ہے اور 'کچھ نہ کرنا' کوئی اختیار نہیں ہے۔ یہ جانچ ہر ایک منظرنامے کو زیر غور لاتی ہے، تاکہ علاقے میں بسز کے مستقبل کے انتظام کے حوالے سے فیصلے سے آگاہ کر سکے۔ بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی تقاضا کرتی ہے کہ تمام مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کو ایک EP یا فرنچائزنگ کو اختیار کرنا چاہیے، جس میں یہ رہنمائی بھی شامل ہے کہ ان میں سے کسی ایک کے نفاذ کے بغیر مقامی اتھارٹیز اور ان کے علاقوں میں موجود بس آپریٹرز کے لیے کی جانے والی حکومتی فنڈنگ خطرے میں پڑ سکتی ہے۔ لہذا، کچھ نہ کرنے سے CA کی ساکھ اور اعتبار کو نقصان پہنچے گا، فنڈنگ کے مواقع کم ہوں گے اور بس کی فراہمی کے موجودہ چیلنجز سے نمٹا

²⁵ DfT (2021) "بہتر بس کی بحالی"، انگلینڈ کے لیے بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی

نہیں جا سکے گا۔ اس کے علاوہ، یہ ممکن ہے کہ بس آپریٹرز اور دلچسپی لینے والے دیگر فریقین CA پر دباؤ ڈالیں گے کہ وہ اس امر میں کوئی کارروائی کرے۔

ٹیبل 7-4: اختیارات کی وضاحت

اختیار کی قسم	وضاحت اور تبادلہ خیال	ممکنہ اطلاق
بہتر کردہ پارٹنرشپ (EP)	<p>آپریٹرز اور ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کے درمیان مستقبل کی عوامی ٹرانسپورٹ کے لیے ایک وژن (ایک EP منصوبہ) اور متعلقہ اقدامات (EP اسکیمز) سے متعلق باہمی معاہدہ، جس میں ممکنہ طور پر گاڑی کی تفصیلات، برانڈنگ، ادائیگی/ٹکننگ، حقیقی وقت کی معلومات، اور ٹائم ٹیبلز شامل ہوں گے۔ متفق ہو جانے کے بعد، یہ معیارات متعلقہ علاقے میں چلنے والی تمام بس سروسز کی ضروریات بن جائے ہیں، چاہے وہ نئی ہوں یا موجودہ۔</p> <p>ایک EP کے کامیاب اطلاق کے لیے بس آپریٹرز کے درمیان ایک سطح کی ہم آہنگی کی ضرورت ہوتی ہے تاکہ اس کی معاونت کی جا سکے۔</p> <p>مقامی اتھارٹی، کچھ حالات میں - ٹریفک کمشنرز سے ذمہ داریاں لے کر - مقامی بس سروسز کو رجسٹر کرنے کی ذمہ داری بھی لے سکتی ہے اور ان معیارات کو نافذ کر سکتی ہے۔</p> <p>یہ سب سے زیادہ مفید اس صورت میں ثابت ہو سکتا ہے جہاں یہ اہم ہو کہ تمام بس آپریٹرز یکساں معیارات پر پورا اتریں۔ اگرچہ مقصد ہم آہنگی اور معاہدے تک پہنچنا ہے، لیکن کچھ آپریٹرز پارٹنرشپ کی مخالفت کر سکتے ہیں اور اس صورت میں شرکت پر مجبور کرنے کی ضرورت پیش آ سکتی ہے، خصوصاً جہاں رجسٹریشن اور تعمیل کی اہمیت زیادہ ہو، اور جہاں وسیع جغرافیائی دائرہ کار اس امر کا متقاضی ہو۔</p> <p>اس بات پر منحصر رہتے ہوئے کہ پارٹنرز کیا حاصل کرنے کی خواہش رکھتے ہیں، یہ قابل اطلاق علاقے کا تعین کر سکتا ہے۔</p>	<p>اگر پارٹنرز (یعنی بس آپریٹرز اور دیگر دلچسپی لینے والے اسٹیک ہولڈرز) کی طرف سے معاونت حاصل ہو - تو یہ CPCA کے فراہم کردہ انفراسٹرکچر، انتظامی بیک-آفس معاونت اور EP اسکیم میں بیان کردہ ہدف شدہ عوامی فنڈنگ کے ساتھ بہت سی مجوزہ مداخلتوں کی معاونت کر سکتا ہے۔</p> <p>اس کے بدلے میں، آپریٹرز کم از کم ٹائم ٹیبل اور گاڑی کے معیارات پر عمل کرنے، اور ایک مشترکہ برانڈ اور شناخت کے تحت مناسب جامع ٹکننگ/ادائیگی کے انتظامات میں شرکت کرنے پر رضامند ہوں گے۔</p> <p>EP اسکیم کی فراہمی کی اثر پذیری میں اضافہ کرنے کے لیے، CA مقامی بس سروس کی رجسٹریشن اور نفاذ کے لیے ذمہ داری سنبھالے گی۔</p> <p>یہ ایک متعین کردہ علاقے یا اتھارٹی کے پورے علاقے کے لیے بھی ہو سکتا ہے۔</p>

اختیار کی قسم	وضاحت اور تبادلہ خیال	ممکنہ اطلاق
فرنچائزنگ	<p>فرنچائزنگ اسکیم میں، مقامی اتھارٹیز فراہم کی جانے والی سروسز کی تفصیلات کا تعین کریں گی کہ - یہ کہاں چلائی جائیں گی، کب چلائی جائیں گی اور سروسز کے معیارات کیسے ہوں گے۔</p> <p>عام طور پر، بس آپریٹرز اپنی سروسز مقامی اتھارٹی کے ساتھ معاہدے کے تحت فراہم کرتے ہیں جو اپنے مطابق کوئی بھی مناسب معاہدہ کر سکتی ہے۔ فرنچائزڈ علاقے میں کوئی دوسری سروسز فرنچائزنگ اتھارٹی کی منظوری کے بغیر آپریٹ نہیں کر سکتی۔</p> <p>فرنچائزنگ صرف میٹریل کی مشترکہ اتھارٹیز کو دستیاب ہے (یا بصورت دیگر جیسا کہ اسٹیٹ کے سیکرٹری کے ساتھ طے پایا گیا ہو)۔ اس لیے اختیار خود کار طور پر CA کو دستیاب ہے۔</p> <p>یہ ایک متعین کردہ چھوٹے علاقے یا اتھارٹی کے پورے علاقے کے لیے بھی ہو سکتا ہے۔</p>	<p>مستقبل کی دیہی نقل و حمل کی فراہمی کے لیے جامع، کثیر ماڈل حکمت عملی کے وزن کو مدنظر رکھتے ہوئے (یعنی موجودہ روایتی انتظامات تک محدود نہیں)، فرنچائزنگ ایک ایسی جامع حکمت عملی اختیار کرنے کی صلاحیت فراہم کرتی ہے جو کہ ایک ہم آہنگ اور جامع بس نیٹ ورک کی ڈیزائننگ، منصوبہ بندی، اور فراہمی کے ساتھ ساتھ نیٹ ورک بھر میں ٹکننگ کو بھی شامل کرتی ہے، تاکہ مقامی سماجی، اقتصادی، اور ماحولیاتی مقاصد کو پورا کیا جا سکے۔ یہ مطلوبہ اور نمایاں بہتریوں کی ترسیل کا ایک مؤثر ذریعہ فراہم کرتا ہے۔</p>

7.82 بس کی سروسز کو EP یا فرنچائزنگ کے تحت فراہم کرنے کے درمیان کلیدی تغیرات کا خلاصہ ذیل میں بیان کیا گیا ہے۔

فرنچائزنگ کے تحت اتھارٹی کے پاس نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور فراہمی پر مکمل کنٹرول ہوتا ہے، جبکہ EP کے تحت اتھارٹیز اور بس آپریٹرز کو مارکیٹ میں مقابلے کو برقرار رکھنے کے حوالے سے مسابقت اور مارکیٹس اتھارٹی (CMA) کی رہنمائی کے تحت مل کر کام کرنا ہوتا ہے اور مذاکرات کے ذریعے انفراسٹرکچر اور سروسز کو متفقہ سطحوں پر فراہم کرنے کا عہد کرنا ہوتا ہے۔

ٹیبل 5-7: EPs اور فرنچائزنگ کے درمیان فرق

بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
صرف معاونت یافتہ سروسز کو کنٹرول کرنا؛ کچھ زیادہ وسیع نیٹ ورک پر اثر و رسوخ (مثلاً، ہیڈ ویز کا انضمام)	تمام سروسز کو کنٹرول کرنا - روٹس، تعدد، روٹ نمبرز
سروسز/گاڑیوں کے لیے معیارات سے متعلق مذاکرات کرنا	سروسز/گاڑیوں کے لیے معیارات کا تعین کرنا
نیٹ ورک برانڈنگ سے متعلق مذاکرات، انفرادی آپریٹرز کی مسلسل توثیق	لازمی نیٹ ورک برانڈنگ - مشترکہ وردی/برانڈنگ
صرف معاونت یافتہ سروسز کے لیے کرایوں اور مخصوص رعایتوں کے لیے مواقع کا تعین کرنا	تمام سروسز کے درمیان کرایوں اور عمومی کرایوں میں کی جانے والی رعایتوں کا تعین کرنا
مختلف آپریٹرز پر مبنی ٹکننگ سے متعلق مذاکرات کرنا	مختلف آپریٹرز پر مبنی ٹکننگ اور یکساں پروڈکٹ کی رینج
سروسز کے درمیان کوئی بھی کراس سبسڈی نہیں	منافع بخش سروسز دیگر سروسز کو کراس سبسڈی کی سہولت فراہم کر سکتی ہیں
ضروریات کو پورا نہ کرنے پر آپریٹرز کا مواخذہ کرنے کی استعداد	ضروریات کو پورا نہ کرنے پر آپریٹرز کا مواخذہ

نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور نظم کاری کے لیے مرکزی حکمت عملی	نیٹ ورک کی نظم کاری کے لیے پارٹنرشپ/مذاکرات پر مبنی حکمت عملی
بڑھتی ہوئی ذمہ داری اور مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹی کے لیے وسائل کی فراہمی	مشترکہ ذمہ داریاں اور وسائل کی فراہمی

اختیارات کی جانچ

7.83 فرنیچائزنگ اور EP دونوں بس سروسز کے لیے کچھ یا تمام مقاصد حاصل کر سکتے ہیں۔ ٹیبل 6-7 خلاصہ کرتا ہے کہ کون سی خصوصیات کس اختیار کے ذریعے اور کس حد تک حاصل کی جائیں گی۔

ٹیبل 6-7: دونوں اختیارات کے تحت خصوصیات کا خلاصہ

فرنیچائزنگ	بہتر کردہ پارٹنرشپ	خصوصیات ²⁶
۷۷	۷	نیٹ ورک بھر کی منصوبہ بندی اور ہم آہنگی
۷۷		نیٹ ورک کا استحکام - روٹس / سروس کی سطحیں
۷۷	۷	نیٹ ورک کا استحکام - سروس کی تبدیلیاں اور وقت
۷۷	۷	سروس کی ہم آہنگی اور انٹر چینج
۷۷	۷	متوازی سروسز پر ہیڈ ویز کا انضمام/نظم کاری
۷۷	۷	سروس کے تعدد میں اضافہ کرنا
۷۷	۷۷	دن کے وقت یا ہفتے کے دنوں کے مطابق سروسز میں توسیع
۷۷	۷۷	سروس کی بہتر کردہ پائیداری
۷۷	۷۷	بس کی ترجیحات کے اقدامات کا نفاذ
۷۷	۷	مختص کردہ ٹرانسپورٹ سروسز کے ساتھ ربط
۷۷		ہم آہنگ اوقات اور کرائے کی تبدیلیوں کی سطحیں
۷۷	۷	کرایوں کی پروڈکٹس کی اقسام/تعداد کو محدود کرنا
۷۷	۷	سروسز کے درمیان کرایوں/ٹکٹنگ کے ذریعے
۷۷	۷۷	مختلف آپریٹرز پر مبنی نیٹ ورک ٹکٹنگ
۷۷	۷	کرایوں کی رعایتیں/سبسڈیز
۷۷	۷۷	صفر اخراج کی حامل گاڑیوں کا اجراء
۷۷	۷	گاڑیوں کی یکساں ترتیب اور معیارات
۷۷	۷	یکساں آن-بورڈ سسٹمز/ساز و سامان
۷۷	۷۷	گاڑی میں آڈیو-ویڈیوئل معلومات/اعلانات
۷۷	۷	گاڑی کی مشترکہ وردی
۷۷	۷	نیٹ ورک برانڈنگ
۷۷	۷	روٹ کی ہم آہنگ نمبرنگ
۷۷	۷۷	جامع معلومات کی فراہمی (بشمول ویب سائٹ، ٹائم ٹیبل لیف لیٹس/بک لیٹس)
۷۷	۷۷	حقیقی وقت پر مبنی معلومات
۷۷	۷۷	اسٹاپ پر ٹائم ٹیبل کی معلومات کے ڈسپلےز
۷۷	۷۷	بس اسٹاپ کی بہتر کردہ/یکساں جھنڈیاں
۷۷	۷۷	بہتر کردہ بس اسٹیشنز، اسٹاپس، شیلٹرز
۷۷	۷	بس اسٹاپس کے استعمال کو منظم کرنا (سلاٹ کی بکنگ کرنا)
۷۷		ڈرائیور کی یکساں تربیت
۷۷		ڈرائیور کا یکساں یونیفارم
۷۷	۷۷	مسافر کا اجازت نامہ
۷۷	۷	مسافر کا معاوضہ
۷۷	۷	نیٹ ورک میں افادیت کی بچتوں کی دوبارہ سرمایہ کاری

²⁶ ان میں سے تمام فی الحال عمل درآمد کے لیے تجویز نہیں کی گئی ہیں

7.84 یہ خلاصہ تجویز کرتا ہے کہ فرنچائزنگ بس نیٹ ورک کی ترسیل کے لیے بہترین اہداف کو پورا کرے گی۔

سوال L3

حکمت عملی پر مبنی کیس نے دو اختیارات کی شناخت کی ہے جن کے تحت بسز چلائی جا سکتی ہیں۔ ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ یا فرنچائزنگ۔ کیا کوئی دیگر اختیارات ہیں جن پر آپ غور کرنا چاہتے تھے؟

مجموعی مقاصد

7.85 بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد بہتر کردہ بس سروسز کے ایسے نیٹ ورک کی فراہمی کے ارادے کو نمایاں کرتے ہیں جو آسان، پرکشش، اور استعمال میں آسان ہو۔ دوسری جانب، بس اصلاحات کے مقاصد بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد کو سب سے مؤثر اور کارآمد طریقے سے حاصل کرنے کی صلاحیت کو فروغ دینے کا ہدف رکھتے ہیں، جو مجموعی طور پر سب سے زیادہ فائدہ اور قدر فراہم کریں۔ یہ درج ذیل قسم میں واضح کیا گیا ہے۔

تصویر 4-7: بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد

<p>کیمبرج شانر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کے ایسے جامع نیٹ ورک کی فراہمی جو لوگوں کو آرام دہ، استعمال کرنے میں آسان، پائیدار اور رقم کی قابل قدر مناسبت کا حامل لگے اور جو کار کے قابل عمل متبادل کی پیش کش کرے۔</p>					<p>بس سے متعلقہ حکمت عملی کا مقصد</p>
<p>...تمام افراد کے لیے مواقع تخلیق کرے</p>	<p>...کمپوٹٹی کی صحت اور بہبود کی معاونت کرے</p>	<p>...ماحول کی حفاظت کرے اور اسے بہتر بنائے</p>	<p>...پائیدار ترقی کی معاونت کرے</p>	<p>...کار کے صارفین کو متوجہ کرے</p>	<p>بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف: ایک ایسا بس نیٹ ورک جو...</p>
    					
<p>بس سے متعلقہ اصلاحات کے مقاصد</p>		<p>بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف میں شراکت</p>		<p>بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد</p>	
<p>جتنی جلدی ممکن ہو، ایک نمایاں طور پر بہتر کردہ اور مربوط بس نیٹ ورک کے حصول کے لیے CPCA کی صلاحیت میں اضافہ کرنا</p>		<p>آرام دہ آسان</p>		<p>ایک ایسا جامع نیٹ ورک فراہم کرنا، جو لوگوں کو علاقے میں اور اس سے باہر موجود جگہوں سے بہتر طور پر منسلک کرے</p>	
<p>مختلف وسیع معاشی، سماجی، اور ماحولیاتی پالیسی سے متعلقہ مقاصد اور اہداف کے حصول کے لیے بس سروسز کی شراکت میں اضافہ کرنا</p>		<p>پرکشش</p>		<p>اس امر کو یقینی بنانا کہ بسز ایک مربوط اور پلان کردہ ٹرانسپورٹ سسٹم کا حصہ ہوں</p>	
<p>ہم آہنگ سروس کی فراہمی، مربوط ٹکٹنگ، سروس کا استحکام اور معلومات کی فراہمی کے حوالے سے بس کے صارف کے فوائد میں اضافہ کرنا</p>		<p>پرکشش آسان</p>		<p>ایک جدید، کم اخراج کے حامل بس فلیٹ پر منتقلی کے حصول کو ممکن بنانا</p>	
<p>بس نیٹ ورک میں رقم کی قابل قدر مناسبت اور سرمایہ کاری سے ہونے والے فوائد میں اضافہ کرنا۔</p>		<p>پرکشش آسان</p>		<p>واضح معلومات اور آسان ٹکٹنگ کا حامل مزید قابل ادراک بس نیٹ ورک فراہم کرنا</p>	
		<p>پرکشش آسان</p>		<p>سادہ اور مخصوص حد کے حامل کرایوں کے ساتھ، سستے بس نیٹ ورک کے حصول کو ممکن بنانا</p>	
		<p>آرام دہ پرکشش</p>		<p>بس کے سفر کے اوقات کو کم کرنا اور پائیداری کو بہتر کرنا</p>	
		<p>پرکشش</p>		<p>مسافروں کے لیے اعلیٰ معیار کی حامل انتظار کی سہولیات فراہم کرنا</p>	
  					
<p>نتائج</p>					
<p>2030 تک مسافروں کی تعداد کو دوگنا کرنا (20/2019 کی سطحوں کی بنیاد پر)</p>		<p>2030 تک علاقے میں کار کے ذریعے سفر میں 15% تک کمی کرنا</p>			

7.86 تبدیلی کے لیے تمام تر توجیہات کو ملحوظ خاطر رکھنا ایک بنیادی مقصد ہے کہ کوئی بھی آئندہ کی حکمت عملی صرف اسی صورت میں آگے بڑھ سکتی ہے اگر وہ کم قیمت کی حامل ہو۔

کیا حکمت عملی پر مبنی کیس میں مشترکہ اتھارٹی کے بیان کردہ مجموعی مقاصد پر آپ کے کوئی تبصرہ جات ہیں؟

مقاصد کا حصول

- 7.87 بس سے متعلقہ حکمت عملی اپنی وسیع تر پالیسی اور حکمت عملی کے مقاصد کے حصول کی معاونت کے لیے بس سروسز اور معیارات کو بہتر بنانے کے حوالے سے اپنے عزائم کا خاکہ پیش کرتی ہے۔ زیر غور انضباطی اختیارات میں CA کے بس سے متعلقہ حکمت عملی کی ترسیل پر اثر و رسوخ کی حد اور ان کے نفاذ سے وابستہ اخراجات اور خطرات کے درمیان تعدیل شامل ہے۔
- 7.88 بس سروسز ایکٹ تقاضا کرتا ہے کہ، جہاں کہیں LTA اپنے علاقے میں بس سروسز کی فرنچائزنگ کو زیر غور لانے کا فیصلہ کرتی ہے، تو ایک جانچ تیار کرنے کی ضرورت ہے تاکہ یہ ظاہر کیا جا سکے کہ فرنچائزنگ، پالیسی کے مقاصد اور اہداف کو پورا کرنے کے لیے سب سے موزوں اختیار ہے۔
- 7.89 EP کو اپنی منظوری یا نفاذ کے لیے کسی جانچ کے تیار کیے جانے کی ضرورت نہیں ہے۔ یقیناً، وہ علاقے جو فرنچائزنگ کو زیر غور نہیں لارہے، EP ہی متوقع فراہمی کا ماڈل ہے۔ EP کو مذاکرات کے عمل کے ذریعے تیار کیا جاتا ہے، جس میں فریقین قابل قبول معاہدے کی وہ سطحیں طے کریں گے جس کی وہ معاونت کریں گے۔ تاہم، CA آپریٹرز کو EP کی معاونت کرنے کے لیے دباؤ ڈالنے کے قابل نہیں ہوگی۔ EP کے تیار کیے جانے کے ذریعے، آپریٹرز اعتراض اٹھا سکتے اور، معقول آپریٹرز کی معاونت کے ساتھ، EP منصوبے اور/یا اسکیم کو بننے اور نافذ ہونے سے روک سکتے ہیں۔ اس طرح، اس کے نتیجے میں معاہدے تک پہنچنے کے لیے سمجھوتے کا سامنا کرنا پڑ سکتا ہے۔

بس نیٹ ورک کی بہتریاں

- 7.90 موجودہ بس نیٹ ورک کاروباری سروسز (جہاں آپریٹرز آمدنی کے خطرے کا سامنا کرتے ہیں) اور معاونت یافتہ سروسز (جو CA کے ساتھ معاہدے کے تحت چلائی جاتی ہیں) کے مجموعے پر مشتمل ہے۔
- 7.91 منظور کردہ بس سے متعلقہ حکمت عملی اور BSIP بس نیٹ ورک میں بہتری کے لیے اضافی سروسز، موجودہ سروسز میں تبدیلیاں اور تعدد میں بہتری کی تجاویز پیش کرتی ہیں، جو سروسز کی معیاری درجہ بندی کے مطابق متوقع سطحوں کا تعین کرتی ہیں؛ نیز، اس میں سروسز کی بہتر ہم آہنگی بھی شامل ہے تاکہ روابط فراہم کیے جا سکیں۔
- 7.92 اضافی معاونت یافتہ سروسز کسی بھی فراہمی کے اختیار کے تحت متعارف کروائی جا سکتی ہیں، جو لازمی طور پر دستیاب فنڈنگ کی سطحوں سے محدود ہیں۔ تاہم، EP کے تحت، اضافی سروسز کا کوئی بھی جُزو کاروباری سروس سے مسابقت نہیں کر سکتا۔ یہ اضافی سروسز کی خصوصیات، ممکنہ افادیت، اور مؤثریت کو محدود کر سکتا ہے۔ اسی طرح، کاروباری سروسز میں تبدیلیوں کے جواب میں معاونت یافتہ سروسز میں تعاملی تبدیلیاں کرنا ضروری ہو سکتا ہے۔
- 7.93 کاروباری سروسز میں ترامیم صرف آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات اور معاہدے کے ذریعے کیا جا سکتی ہیں۔ CA کے پاس تبدیلیوں پر زور دینے کا کوئی حق نہیں ہے۔ معمولی انتظامات روٹ میں تبدیلیوں یا اضافی سفر جیسی متفقہ تبدیلیوں کے لیے مالی معاونت فراہم کرنے کے محدود میکانیزم کی اجازت دیتے ہیں۔ EP کے تحت، یہ صورتحال غیر تبدیل شدہ ہے۔ فرنچائزنگ کے تحت، صرف استطاعت کی رکاوٹ کے ساتھ، CA تبدیلیاں کرنے کے قابل ہوگی۔
- 7.94 موجودہ انتظامات کے تحت، CA کم سے کم معیاری سروسز کے تعدد کو واضح کرنے سے قاصر ہے۔ EP کے تحت وقت کے دورانیے کے مطابق سروسز کے زیادہ سے زیادہ تعدد کے معیاری خاکے کو واضح کرنے کے لیے صلاحیت موجود ہے، جو ان تمام آپریٹرز پر لاگو ہوگا جو سروسز چلانے کی خواہش رکھتے ہیں (عمل درآمد کے لیے آپریٹرز کی مطلوبہ تعداد کی منظوری کے تابع ہے)۔ فرنچائزنگ کے تحت، CA کے پاس اپنی مرضی کے مطابق سروسز کی سطحیں واضح کرنے کا اختیار ہوگا (استطاعت کے تابع)۔

7.95 موجودہ انتظامات کے تحت سروسز کے روٹس اور ٹائم ٹیبلز کو ہم آہنگ کرنا مشکل ہے، کیونکہ آپریٹرز کے پاس اپنی مرضی کے مطابق روٹس اور اوقات بدلنے کا اختیار ہے۔ آپریٹرز کو مجموعی عوامی نقل و حمل کی آمدنی کے بجائے اپنی سروسز پر آمدنی زیادہ سے زیادہ کرنے کی حوصلہ افزائی کی جاتی ہے۔ لہذا، ممکن ہے کہ دوسری سروسز کے ساتھ ربط قائم کرنا ترجیح نہ ہو۔ EP کے تحت، یہ صورتحال جزوی طور پر غیر تبدیل شدہ ہے، البتہ کسی بھی تبدیلی کا وقت ہر سال کچھ مخصوص تاریخوں تک محدود ہو سکتا ہے۔ فرنچائزنگ کے تحت، تمام نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور نظم کاری کی ذمہ دار CA ہوگی، تاکہ سروسز کی مسلسل ہم آہنگی کو یقینی بنایا جا سکے۔ علاوہ ازیں، سروسز کی تکرار کو ختم کر کے اور سروسز کے درمیان روابط کو بہتر بنا کر، اسے وسائل کی تعیناتی میں افادیت حاصل کرنے کے قابل ہونا چاہیئے۔

وقت کی پابندی اور پائیداری

7.96 بس سروس کی وقت کی پابندی اور پائیداری مسافر اور آپریٹرز دونوں کے لیے باعث تشویش ہے۔ بس کے سفر کے وقت کو تیز کرنے، پائیداری کو برقرار رکھنے، اور سفر کے وقت کی متغیرات کو کم کرنے کے اقدامات کا اجراء بس سے متعلقہ حکمت عملی کے لیے مرکزی حیثیت رکھتا ہے۔ ایسے اقدامات کا اجراء ڈیلیوری کے کسی بھی ماڈل کے تحت حاصل کیا جا سکتا ہے۔ EP اتھارٹیز کو مذاکرات کے ذریعے بس آپریٹرز کے طے شدہ معاہدوں کی حوصلہ افزائی کرنے اور انعام دینے کے لیے (جیسا کہ گاڑیوں کے خاص معیارات کو پورا کرنا) ایسی مداخلتوں پر عمل کرنے کا موقع فراہم کرے گی۔ فرنچائزنگ کے تحت، CA کو بھی بس کی ترجیحات کے فوائد ایک مخصوص سطح کی سروس فراہم کرنے کے لیے آپریٹنگ لاگت کی کمی کی صورت میں حاصل ہوں گے۔

وسیع تر پالیسیز اور حکمت عملیوں کے لیے معاونت

7.97 فراہمی کے ہر اختیار میں وسیع پالیسی کے عزائم اور مقاصد کی تکمیل کے لیے معاونت فراہم کرنے کی صلاحیت ہے۔ EP کے تحت، ارتقاء کی حامل پالیسی کے ساتھ ہم آہنگی برقرار رکھنے کے لیے مرحلہ وار مذاکرات EP اسکیم میں تبدیلیاں کرنے کی اجازت دیں گے۔ فرنچائزنگ کے تحت، CA کو بس سسٹم کا جائزہ لینے اور اس میں تبدیلی کرنے کی آزادی ہوگی تاکہ فرنچائزڈ سروسز کے معاہدوں میں طے شدہ طریقہ کار کے تابع وسیع یا نظرثانی شدہ پالیسی کے مقاصد کو پورا کیا جا سکے۔

بس ڈپوز اور گاڑیاں

7.98 موجودہ انتظامات کے تحت، کاروباری اور معاونت یافتہ سروسز دونوں پر بس ڈپوز اور گاڑیاں آپریٹرز کی ملکیت ہیں اور ان کے ذریعے چلائی جاتی ہیں۔ زیادہ تر بسز ڈیزل پر چلتی ہیں، البتہ 40 برقی گاڑیاں سروس میں شامل کی گئی ہیں، جو زیادہ تر فریق ثالث کی معاونت سے فراہم کی گئی ہیں۔

7.99 بس سے متعلقہ حکمت عملی صفر اخراج والی بسز کی طرف منتقلی کا عزم رکھتی ہے۔ EP اور فرنچائزنگ دونوں کے تحت، CA امید کرتی ہے کہ آپریٹرز اپنے ڈپوز اور بسز کی ملکیت اور کنٹرول کو برقرار رکھنا جاری رکھیں گے۔ EP میں، زیادہ صفر اخراج والی گاڑیوں کے لیے تقاضے مذاکرات کے ذریعے طے کیے جائیں گے، البتہ تکمیل کے لیے حتمی تاریخ ممکنہ طور پر مستقبل میں کسی وقت کی ہوگی، اور چھوٹے اور درمیانے آپریٹرز کے لیے ممکنہ طور پر زیادہ وقت دیا جائے گا۔ فرنچائزنگ کے تحت، صفر اخراج والی بسز کے اجراء کی رفتار معاہدوں میں طے کی جائے گی اور صرف CA کے کم ترین اخراجات کو پورا کرنے کی اہلیت تک محدود ہوگی۔

7.100 کسی بھی منظر نامے میں، CA مزید ڈپو کی گنجائش فراہم کرنے میں دلچسپی رکھتا ہے، تاکہ صفر اخراج والی بسز کے لیے موزوں سہولیات کو یقینی بنایا جا سکے، مارکیٹ میں نئے داخل ہونے والوں کو سہولت فراہم کی جا سکے، اور بہتر نیٹ ورک کی فراہمی کے لیے درکار زیادہ تعداد میں بسز کو شامل کیا جا سکے۔ فرنچائزنگ کے کیس میں، منصوبے میں دو نئے ڈپوز کی فراہمی پر غور کیا گیا ہے، جن میں سے ایک پیٹریورو کے علاقے اور دوسرا کیمبرج کے علاقے میں ہے۔ یہ نئے داخل ہونے والوں کو مارکیٹ میں سہولت فراہم کرنے کے ساتھ ساتھ مجموعی گنجائش میں اضافے میں بھی مدد کریں گے۔

کرائے اور ٹکٹنگ

7.101 موجودہ طور پر، بس آپریٹرز زیادہ تر کرایوں کی سطح اور ٹکٹ کی پروڈکٹس کا تعین کرتے ہیں۔ CA کے پاس معاونت یافتہ سروسز پر کرائے مقرر کرنے اور ایک کثیر-آپریٹر ٹکٹ کی سہولت فراہم کرنے کے علاوہ ان پر اثر انداز ہونے کے لیے بہت کم

گنجائش ہے۔ بس سے متعلقہ حکمت عملی ایک سادہ کرایوں اور ٹکٹنگ کا نظام دیکھنے کی خواہاں ہے، جس میں کم تعداد میں معیاری پروڈکٹس اور کرائے کی حد بندی ہو۔

7.102 EP کے تحت، ٹکٹس کے حوالے سے کچھ معقولیت حاصل کی جا سکتی ہے، البتہ آپریٹرز کا واحد کرائے مقرر کرنے کا حق برقرار رہے گا۔ اسی طرح، معاونت یافتہ سروسز پر کرائے کا تعین کاروباری کرایوں سے متاثر ہوتا رہے گا۔ رعایت یافتہ سفر کے انتظامات کے حقدار گروپس کے علاوہ EP کے تحت سبسڈی پر مبنی کرایوں کی فراہمی حاصل کرنا مشکل ہے۔

7.103 فرنچائزنگ کے تحت، CA کے پاس نیٹ ورک بھر میں معیاری کرائے مقرر کرنے (جس میں نوجوانوں کے لیے زیادہ سے زیادہ عمر اور رعایت کی سطح شامل ہے) اور نیٹ ورک بھر کی ٹکٹوں کی معیاری رینج فراہم کرنے کی صلاحیت ہوگی۔

کسٹمر کا تجربہ

7.104 موجودہ طور پر، آپریٹرز کے درمیان کسٹمر کے تجربے اور دستیاب معلومات کے حوالے سے فرق موجود ہیں۔ فراہمی کے ہر اختیار میں پیشکش کو معیاری بنانے کی صلاحیت موجود ہے، جس کی مثالوں میں ڈرائیور کی تربیت اور گاڑی کے معیار کی ضروریات کے لحاظ سے یا معلومات کے انداز، مواد، اور معلومات کے ذرائع کے معیار کے تعین کی صورتیں شامل ہیں۔ فرنچائزنگ کے تحت، CA یہ فیصلہ بھی کر سکتی ہے کہ تمام بس سروسز کے لیے مشترکہ برانڈنگ اور شناخت متعین کی جائے، تاکہ کسٹمر کے تجربے کو زیادہ ہم آہنگ بنایا جا سکے۔

بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد کی فراہمی

7.105 درج ذیل خلاصہ یہ ظاہر کرتا ہے کہ بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد کو EP یا فرنچائزنگ کے ذریعے کس حد تک حاصل کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 0-1: بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد اور اختیارات

فرنچائزنگ	بہتر کردہ پارٹنرشپ	بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد
پورے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور مخصوص کرنے اور نیٹ ورک میں تبدیلیاں انجام دینے کے وقت/طریقے کا تعین کرنے کی صلاحیت۔	CA کی منظوری کے بغیر، آپریٹرز کی سروسز میں تبدیلیاں کرنے کی صلاحیت برقرار رہتی ہے۔	علاقے میں اور اس کے علاوہ لوگوں کو مختلف جگہوں سے بہتر طور پر مربوط کرنے کے لیے جامع بس نیٹ ورک فراہم کرنا۔
تبادلوں کو آسان بنانے اور سروسز کی تکرار سے بچنے کے حوالے سے مجموعی نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کی گئی ہے۔ کرائے اور ٹکٹنگ کی انضمام کاری ایک ضرورت ہے۔	آپریٹرز کے پاس اب بھی سروسز میں تبدیلیاں کرنے کی آزادی ہے، جو تبادلے کے مواقع کو ختم کر سکتی ہے۔ اقدامات کو عمل میں لانے کے لیے معاہدہ طے کرنا لازمی ہے۔	اس امر کو یقینی بنانا کہ بسز ایک مربوط اور منصوبہ شدہ ٹرانسپورٹ سسٹم کا حصہ ہوں۔
ضروریات مخصوص کرنے کی صلاحیت، بشرطیکہ مناسب فنڈنگ دستیاب ہو۔	اسے مخصوص کیا جا سکتا ہے، لیکن معاہدے کی ضرورت ہے؛ لہذا، اسے حاصل کرنے میں زیادہ وقت لگ سکتا ہے۔	ایک جدید، کم اخراج کے حامل بس فلیٹ پر منتقلی کے حصول کو ممکن بنانا۔
نیٹ ورک بھر میں دستیاب کرائے اور ٹکٹنگ پروڈکٹس کو مخصوص کرنے کی صلاحیت۔	اسے مخصوص کیا جا سکتا ہے، لیکن معاہدے کی ضرورت ہے اور اس کے نتیجے میں ٹکٹ کی قیمتوں سمیت کچھ سمجھوتے کرنے پڑ سکتے ہیں۔ آپریٹرز اب بھی اپنی کچھ پروڈکٹس پیش کر سکتے ہیں، جو صارفین کے لیے الجھن پیدا کر سکتی ہیں۔	واضح معلومات اور آسان ٹکٹنگ کا حامل مزید قابل ادراک بس نیٹ ورک فراہم کرنا۔
کرائے طے کرنے کی صلاحیت، حتیٰ کہ نمایاں بچت والے نرخوں پر بھی، جو نیٹ ورک بھر میں لاگو ہوں۔	صرف معاونت یافتہ سروسز پر کرائے کنٹرول کرنے کی صلاحیت۔ ہدف شدہ بچت/رعایت یافتہ کرایوں پر متفق ہونے کی کچھ صلاحیت۔	سادہ اور کیپ کردہ کرایوں کے حامل سسٹم بس نیٹ ورک کے حصول کو ممکن بنانا۔
بس کی ترجیحات اور دیگر اقدامات کے ذریعے یہ حاصل کرنے کی صلاحیت۔	بس کی ترجیحات اور دیگر اقدامات کے ذریعے یہ حاصل کرنے کی صلاحیت۔	بس کے سفر کے اوقات کو کم کرنا اور پائیداری کو بہتر کرنا۔

مسافروں کے لیے اعلیٰ معیار کی حامل انتظار کی سہولیات فراہم کرنا۔	نیٹ ورک بھر میں بہتر کردہ مسافر کے انتظار کی سہولتیں فراہم کرنے کی صلاحیت۔	نیٹ ورک بھر میں بہتر کردہ مسافر کے انتظار کی سہولتیں فراہم کرنے کی صلاحیت۔
--	--	--

7.106 یہ موازنہ ظاہر کرتا ہے کہ کس طرح فرنچائزنگ سروس کی منصوبہ بندی، فراہمی، اور عمل درآمد کے مقاصد کو EP کے مقابلے میں زیادہ آسانی اور مؤثر طریقے سے حاصل کرنے میں مددگار ثابت ہو سکتی ہے، جہاں سب کچھ مذاکرات اور معاہدے کے ذریعے طے کرنا پڑتا ہے۔ تاہم، انفراسٹرکچر کی فراہمی اور بس کی ترجیحات کے اقدامات دونوں ماڈلز کے تحت یکساں طور پر حاصل کیے جا سکتے ہیں۔ تاہم، اس چیز میں فرق ہو سکتا ہے جو آپریٹرز سرمایہ کاریوں کو تکمیل کرنے کے لیے فراہم کر سکتے ہیں۔ EP کے تحت انہیں مذاکرات کے ذریعے طے کرنا پڑے گا، جبکہ فرنچائزنگ کے تحت انہیں مخصوص کیا جائے گا۔

7.107 ٹیبل ظاہر کرتا ہے کہ EP یا فرنچائزنگ کس طرح ملحقہ اتھارٹیز کی پالیسی کے عزائم کی معاونت کر سکتی ہے۔ مجموعی طور پر، CA کے علاقے میں فرنچائزنگ کا ملحقہ علاقوں میں چلنے والی بس سروسز پر منفی اثر نہیں پڑنا چاہیے۔ ایک سروس سے متعلقہ اجازت نامے کا سسٹم کراس باؤنڈری کاروباری سروسز کو موجودہ حالات کی طرح جاری رکھنے کی اجازت دے گا (آزادانہ ماحول میں، لیکن کثیر-آپریٹر ٹکنگ جیسے کچھ معیارات کو پورا کرنے کے معاہدے کے ساتھ)۔

ٹیبل 7-8: ملحقہ اتھارٹیز - EP یا فرنچائزنگ کی پالیسی پر اثرات

اتھارٹی	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
نورفولک (Norfolk)	غیر جانب دار/معمولی اثر۔ حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔ کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔	غیر جانب دار/معمولی اثر۔ حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل یا سروس کی ترمیم کی قابلیت پر کوئی اثر نہیں۔ ٹکنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔ سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔
سفالک (Suffolk)	کچھ مثبت اثرات۔ حکمت عملی پر مبنی کئی بس لنکس، جن کے ساتھ سروس کی سطحوں کو بہتر بنانے کی تجاویز شامل ہیں۔ کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔ صفر اخراج والی گاڑیوں اور ڈی کاربوناٹیشن کے لیے مشترکہ عزائم۔	کچھ مثبت اثرات۔ حکمت عملی پر مبنی کئی بس لنکس، جن کے ساتھ سروس کی سطحوں کو بہتر بنانے کی تجاویز شامل ہیں۔ ٹکنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔ سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔ صفر اخراج والی گاڑیوں اور ڈی کاربوناٹیشن کے لیے مشترکہ عزائم۔
ایسیکس (Essex)	کچھ مثبت اثرات۔ حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک، جس کے ساتھ سروس کی سطح کو بہتر بنانے کی تجاویز شامل ہیں۔	کچھ مثبت اثرات۔ حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک، جس کے ساتھ سروس کی سطح کو بہتر بنانے کی تجاویز شامل ہیں۔ ٹکنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔

<p>سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔</p>	<p>کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکٹنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔</p>	
<p>کچھ مثبت اثرات۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک، جس کے ساتھ سروس کی سطح کو بہتر بنانے کی تجویز شامل ہے۔</p> <p>ٹکٹنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔</p> <p>سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔</p> <p>انٹیلینک شناخت کے ساتھ جوڑے ہوئے بس کے انفراسٹرکچر، مسافر کی معلومات، اور بس کی مجموعی صورت کو بہتر بنانے کے مشترکہ مقصد کی معاونت کرتا ہے۔</p>	<p>کچھ مثبت اثرات۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک، جس کے ساتھ سروس کی سطح کو بہتر بنانے کی تجویز شامل ہے۔</p> <p>انٹیلینک شناخت کے ساتھ جوڑے ہوئے بس کے انفراسٹرکچر، مسافر کی معلومات، اور بس کی مجموعی صورت کو بہتر بنانے کے مشترکہ مقصد کی معاونت کرتا ہے۔</p>	<p>ہرٹفورڈشائر (Hertfordshire)</p>
<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔ کراس باؤنڈری سروس کی محدود فراہمی۔</p> <p>بس سروسز کو عمومی طور پر بہتر بنانے کے مشترکہ مقصد کی معاونت کرتا ہے۔</p> <p>ٹکٹنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔</p> <p>سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔</p>	<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔ کراس باؤنڈری سروس کی محدود فراہمی۔</p> <p>بس سروسز کو عمومی طور پر بہتر بنانے کے مشترکہ مقصد کی معاونت کرتا ہے۔</p> <p>کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکٹنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔</p>	<p>سنٹرل بیڈفورڈشائر (Central) (Bedfordshire)</p>
<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔</p> <p>معلومات، ٹکٹنگ، اور تشہیری سرگرمیوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔</p> <p>ٹکٹنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔</p> <p>سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔</p>	<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔</p> <p>معلومات، ٹکٹنگ، اور تشہیری سرگرمیوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔</p> <p>کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکٹنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔</p>	<p>بیڈ فورڈ (Bedford)</p>
<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔</p> <p>عمومی سروس کی بہتریوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔</p> <p>ٹکٹنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔</p> <p>سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔</p>	<p>غیر جانب دار/معمولی اثر۔</p> <p>حکمت عملی پر مبنی ایک بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔</p> <p>عمومی سروس کی بہتریوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔</p> <p>کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکٹنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔</p>	<p>شمالی نارٹھمپٹن شائر (North) (Northamptonshire)</p>

لنکنشائر (Lincolnshire)	غیر جانب دار/معمولی اثر۔	غیر جانب دار/معمولی اثر۔
	حکمت عملی پر مبنی کئی بس لنکس - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔	حکمت عملی پر مبنی کئی بس لنک - تعدد/ٹائم ٹیبل پر کوئی اثر نہیں۔
	عمومی سروس کی بہتریوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔	عمومی سروس کی بہتریوں کے لیے مشترکہ مقاصد۔
	ٹکٹنگ کی اصلاحات، کراس باؤنڈری سفر کے لیے فائدے مند ہو سکتی ہیں۔	کراس باؤنڈری سروسز کے لیے بہتر کردہ معلومات فراہم کرنے اور کثیر-آپریٹر ٹکٹنگ اختیارات کے اجراء کی استعداد۔
	سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے تقاضوں کے ذریعے برقرار رکھے گئے سروس کے معیارات۔	

سوال L5

کیا آپ کے پاس فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے ملحقہ اتھارٹیز کے مقاصد کے حصول پر ممکنہ اثرات کے حوالے سے کوئی تبصرہ جات ہیں؟

CPCA کی منفرد حیثیت

7.108 کیمبرج شائر اور پیٹریور میں موجود بس نیٹ ورک نے بھی ملک کے دیگر حصوں کی طرح COVID کے بعد کم استعمال کی وجہ سے تجارتی سروسز کے مشکلات کا شکار ہونے کا سامنا کیا ہے۔ لہذا CA، دیگر میٹل مشترکہ اتھارٹیز کے ساتھ، بس سروسز کے لیے متبادل فراہمی کے اختیارات کا جائزہ لے رہی ہے۔ تاہم، CPCA کا جغرافیائی علاقہ زیادہ شہری میٹروپولیٹن علاقوں سے بہت مختلف ہے، جس کا مطلب یہ ہے کہ اس کا بس نیٹ ورک بھی کافی مختلف ہے۔

7.109 زیادہ تر شہری علاقوں میں بڑی، مرکوز آبادی ہوتی ہے جنہیں جامع کاروباری بس نیٹ ورکس کی طرف سے خدمات فراہم کی جاتی ہیں۔ یہاں، فرنچائزنگ اس لیے پرکشش ہے کہ اس سے نیٹ ورکس کو مختلف طریقے سے ڈیزائن اور شکل دی جا سکتی ہے، جس کے لیے کاروباری سروسز سے حاصل شدہ آمدنی کو دوسری سروسز کی سبسڈی دینے یا خلاء کو پُر کرنے کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔ اس کے ساتھ سینکڑوں بسز کے ذریعے چلائے جانے والے بڑے نیٹ ورکس کی نگرانی کرنے جیسی بڑی ذمہ داری اور خطرہ بھی آتا ہے۔

7.110 CPCA کا علاقہ منتشر آبادی کے ساتھ دو معتدل شہری علاقوں اور بڑے دیہی علاقوں پر مشتمل ہے۔ لہذا، جامع بس نیٹ ورکس صرف زیادہ گنجان آباد علاقوں میں موجود ہیں۔ دیگر علاقوں کی خدمت کم تعدد والی کاروباری یا معاونت یافتہ سروسز کے ذریعے کی جاتی ہے؛ کچھ علاقوں میں سروس بہت کم یا بالکل نہیں ہے۔ ان مختلف حالات اور چیلنجز کا مطلب یہ ہے کہ CA کی فرنچائزنگ میں دلچسپی ایک زیادہ جامع، مربوط نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور فراہمی کی اہلیت کو یقینی بنانے کے متعلق ہے۔ یہ تسلیم کرتے ہوئے کہ اس کے لیے خاطر خواہ عوامی فنڈز کی ضرورت ہوگی، فرنچائزنگ ان فنڈز کو CA اور اس کے پارٹنرز کے وسیع تر مقاصد کو حاصل کرنے کے لیے مؤثر طریقے سے استعمال ہونے کے قابل بنائے گی۔

7.111 اگرچہ اس سے CA کی ذمہ داری اور خطرہ بڑھ گا، مگر اس کی شدت ایسے دوسرے علاقوں کے مقابلے میں بہت کم ہوگی جو فرنچائزنگ پر غور کر رہے ہیں۔ یقیناً، CPCA کی جانب سے مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم دوسرے علاقوں کے مقابلے میں زیادہ متوازن ہے، جس میں کچھ ذمہ داریاں بس آپریٹرز کے پاس برقرار رہتی ہیں۔ لہذا، فرنچائزنگ موجودہ معاونت یافتہ سروسز میں جو کچھ کیا جا رہا ہے اس کی ایک مزید توسیع ہوگی، جس میں پورے نیٹ ورک کو معاہدوں کے ایک سلسلے کے تحت چلایا جائے گا۔

حکمت عملی پر مبنی کیس کا نتیجہ

7.112 CPCA اور اس کے پارٹنرز اقتصادی نمو کے لیے جرات مندانہ عزائم رکھتے ہیں۔ یہ یقینی بنانا بہت ضروری ہوگا کہ یہ ترقی ماحولیاتی طور پر پائیدار اور شمولیت پذیر ہو۔ ٹرانسپورٹ، اور خاص طور پر بس، اس میں ایک اہم کردار ادا کرتی ہے،

جیسے مقامی ٹرانسپورٹ اور ربط سازی کے منصوبے اور بس سے متعلقہ حکمت عملی میں تسلیم کیا گیا ہے۔ نجی مائلج میں 15% کی کمی حاصل کرنے سے، 2030 تک بس کے مسافروں کے سفر دگنے ہو جائیں گے۔ جو کچھ درکار ہے اس کا دائرہ کار بہت بڑا ہے۔ دوسری جانب، موجودہ بس سروسز انحطاط پذیر ہیں۔

7.113 بس سے متعلقہ حکمت عملی کے عزائم کو پورا کرنے کے لیے بس نیٹ ورک کی فراہمی میں ایک نمایاں تبدیلی کی ضرورت ہے۔ انحطاط پذیر استعمال، اہم سروسز کا خاتمہ، اور عوامی سبسڈی کی بڑھتی ہوئی سطحیں یہ ظاہر کرتی ہیں کہ موجودہ سروسز مسافروں کے لیے مؤثر طریقے سے فراہمی کو یقینی نہیں بنا رہیں۔ موجودہ انتظامات اس پیمانے کی درکار تبدیلی فراہم کرنے میں کامیاب نہیں ہو سکیں گے۔ مزید اقدامات کی ضرورت ہے، جن میں نیٹ ورک کی بہتری؛ کرائے اور ٹکٹنگ کی تدابیر؛ اور فلیٹ کی تجدید شامل ہیں، جو کاروباری مقاصد اور ترجیحات کی بنیاد پر چلائے جانے والے آپریٹنگ ماحول میں اور جہاں مارکیٹ میں بڑی غیر یقینی موجود ہے، ممکن نہیں ہیں۔

7.114 CA کی بس سے متعلقہ حکمت عملی مختلف مقاصد کے حصول کے لیے کوشاں ہے، جس کی مثالوں میں سماجی، اقتصادی، اور ماحولیاتی مقاصد شامل ہیں۔ لہذا، بس سروسز میں نمایاں تبدیلی پر عمل درآمد کے لیے نتائج پر مزید اثرانداز ہونے کی ضرورت ہے۔ لہذا، تبدیلی کی ضرورت کا کیس موجود ہے۔ بس سروسز کی فراہمی میں انضباطی تبدیلیوں کے بغیر، بس سے متعلقہ حکمت عملی کو مکمل طور پر حاصل نہیں کیا جا سکتا اور جو محدود پہلو قابل ترسیل ہیں، ان کی فراہمی کے متعلق یقین دہانی محدود ہے۔

7.115 بس کی فراہمی کے حوالے سے خاطر خواہ ابہامات موجود ہیں، جس میں سروسز پر عائد ہونے والے آپریشن کے مستقبل کے اخراجات شامل ہیں۔ یہ آپریٹنگ ماڈل کی تمام اقسام کے تحت اور سرمایہ کاری کی سطح سے قطع نظر موجود رہیں گی۔ تمام صورتوں میں، سروسز کو برقرار رکھنے اور بہتر بنانے کے لیے مزید عوامی فنڈنگ کی ضرورت ہوگی، کم از کم ابتدائی مراحل میں، جب تک کہ ترقی اور بہتری کا ایک مؤثر سائیکل قائم نہ ہو جائے۔

7.116 سرمایہ کاری کے ساتھ ساتھ، CA چاہتی ہے کہ نیٹ ورک پر مزید کنٹرول حاصل ہو (جو فرنچائزنگ کے ذریعے فراہم کیا جا سکتا ہے) تاکہ اس تناظر میں زیادہ سے زیادہ اثر مرتب کر سکے کہ سرمایہ کاری کہاں اور کیسے کی جائے، اور اپنی حکمت عملی کے مقاصد کو پورا کرنے کا عمل یقینی بنا سکے۔ مجوزہ بہتر بس نیٹ ورک کے حصے کے طور پر، زیادہ متوازن ہیڈ ویز کی حامل سروسز، نئے روابط جو بسز کو مختلف طریقے سے تعینات کر کے قائم کیے گئے ہیں، اور ایسی سروسز مجوزہ ہیں جو تبادلے کے مواقع فراہم کرتی ہیں تاکہ دستیاب مقامات کی رینج کو وسیع کیا جا سکے۔ فرنچائزنگ ایسی ہم آہنگ نیٹ ورک کی حکمت عملی کی منصوبہ بندی کی صلاحیت فراہم کرتی ہے اور EP ماڈل کے مقابلے میں کچھ اضافی فوائد حاصل کرنے کا موقع دیتی ہے۔

7.117 دونوں اختیارات (فرنچائزنگ یا EP) پیچیدگی، اتھارٹی کے لیے خطرے کی سطح، اور CA کو بس سروسز کی تشکیل میں اثر انداز ہونے کی سطح کے لحاظ سے مختلف ہیں۔ ہر اختیار کے اطلاق میں تعدیل شامل ہے، جن کا CA کو اپنی بس سے متعلقہ حکمت عملی کے عمل درآمد کو یقینی بنانے کی صلاحیت کے لحاظ سے جائزہ لینا ہوگا۔ فرنچائزنگ ایک ایسا جرات مندانہ قدم ہوگا جو CA کو نمایاں اثر ڈالنے کی صلاحیت فراہم کرے گا۔ یہ وسیع تر پالیسی کے مقاصد کو پورا کرنے کی غرض سے ایک نمایاں مفید اثر ڈالنے کی صلاحیت کا حامل ہوگا۔ یہ بس سے متعلقہ حکمت عملی کی مؤثر فراہمی کے طریقے کی پیشکش کرے گا۔

7.118 EP کے ذریعے کچھ بھی آگے بڑھانے کے لیے ضروری ہے کہ ان آپریٹرز کی اکثریت کی رضامندی حاصل کی جائے جو معیاری مقامی بس سروسز فراہم کر رہے ہیں۔ لہذا، CA کی بعض ضروریات کو EP کے ذریعے اتفاق رائے اور موافقت حاصل کرنے کے لیے سمجھوتے کی ضرورت ہو سکتی ہے۔ تاہم، فرنچائزنگ CA کو سروسز کے تمام تقاضے مخصوص کرنے کا اختیار دے گی۔

7.119 فرنچائزنگ اسکیم CA کے لیے زیادہ امید افزا اختیار کے طور پر نمایاں ہوتی ہے کیونکہ یہ حکمت عملی کے نتائج پر زیادہ کنٹرول رکھنے کی صلاحیت کی حامل ہے۔ حکمت عملی کی وسعت، جو بس نیٹ ورک کے لیے متوقع نمایاں تبدیلی اور وسیع تر مقاصد کے حصول کے لیے بہت اہم ہے، فرنچائزنگ ماڈل کے ذریعے بہتر طور پر حل کی جاتی ہے۔ یہ CA کو ان

اہداف کو زیادہ فیصلہ کن اور مؤثر طریقے سے حاصل کرنے کے قابل بنائے گا۔ تاہم، ہر اختیار کی کارکردگی کو تمام پانچ کاروباری کیس کے پہلوؤں کے تناظر میں زیر غور لانا چاہیئے۔

اقتصادی کیس

7.120 یہ سیکشن بس سے متعلقہ اصلاحات کے مختلف اختیارات کا اقتصادی جائزہ پیش کرتا ہے۔ اقتصادی جائزے کا مقصد مختلف اختیارات کی رقم کی قابل قدر مناسبت (VfM)، اور ساتھ ہی ساتھ نان مونیٹائزڈ اثرات، اور خطرات، کو بھی مختلف منظر ناموں کے تحت ظاہر کرنا ہے۔ اقتصادی کیس میں DFT کے ٹرانسپورٹ کے تجزیے کے ہدایت نامے (TAG) اور HM ٹریڈری کی گرین بک پر عمل کیا گیا ہے، اور برطانیہ کی بس مارکیٹ سے متعلق ڈیٹا اور مطالعات پر بھی غور کیا گیا ہے۔

7.121 اقتصادی کیس میں حوالہ جاتی کیس ('کچھ نہ کرنا') کو زیر غور لایا گیا ہے، جس میں CA (موجودہ صورتحال کے مطابق) EP اور فرنچائزنگ کے اختیارات کو زیر غور لانے کے ساتھ ساتھ کم سے کم مداخلت کے ساتھ بس سروسز کی نگرانی جاری رکھتی ہے۔

حوالہ جاتی کیس ('کچھ نہ کرنا')

7.122 اس جانچ کے مقاصد کے لیے، ایک مثالی 'کچھ نہ کرنا' نامی کیس کو موجودہ آزادانہ مارکیٹ کے تسلسل کے طور پر اپنایا گیا جس میں کم سے کم درجے کی ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ کا ماڈل نافذ العمل ہوگا۔ یہ فرض کیا گیا ہے کہ CA کوئی کیپیٹل سرمایہ کاری نہیں کرے گی۔ تاہم، حوالہ جاتی کیس، CA کے بس سروسز کی معاونت کے عزم کو ظاہر کرتا ہے۔ لہذا، یہ فرض کیا جاتا ہے کہ یہ سروس کی موجودہ سطح کو جاری رکھنے کے لیے اضافی سبسڈی کے ساتھ معاونت جاری رکھے گا۔

بہتر کردہ پارٹنرشپ

7.123 ماڈل شدہ 'کچھ نہ کرنا' پر مبنی بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، اتھارٹی بس نیٹ ورک میں کچھ کیپیٹل کی سرمایہ کاری کرے گی اور سروس کی موجودہ سطح کو جتنا ممکن ہو بہتر بنائے گی۔ نیٹ ورک کو بہتر بنانے کے علاوہ، CA آپریٹرز کے ساتھ مل کر مربوط ٹکننگ متعارف کروائے گی، جس سے مسافروں کے لیے کسی بھی بس سروس کو استعمال کرنا آسان ہو گا۔

7.124 CA کی مسافروں کے لیے بس سروسز کو بہتر بنانے اور علاقے کو بسز چلانے کی خاطر بہتر بنانے کے عزم کے حصے کے طور پر، یہ بس کے ترجیحی اقدامات میں بھی سرمایہ کاری کرے گی تاکہ سفر کے اوقات کو بہتر بنایا جا سکے اور آپریٹنگ اخراجات کو کم کیا جا سکے۔

7.125 EP کے تحت عمل میں لائے جانے والے تمام اقدامات آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کے تابع ہوں گے، اور اس لیے ان کے عملی نفاذ کے متعلق کچھ حد تک غیر یقینی صورتحال موجود ہوگی۔ ماڈل شدہ مفروضوں میں CA کی جانب سے جائزے کے وقت کے مطابق مستقبل کے بہترین تخمینے شامل ہیں اور انہیں ایک مقابل کی حیثیت سے فرنچائزنگ کے متبادل کے طور پر ڈیزائن کیا گیا ہے۔

فرنچائزنگ

7.126 فرنچائزنگ کے اختیار کے تحت، CA علاقے میں بس سروسز پر کنٹرول حاصل کرے گی، جس میں ان کی منصوبہ بندی، کرائے طے کرنے، اور سروس کے معاہدوں کی وضاحت شامل ہے۔ نوٹ کریں کہ گھر سے اسکول تک کی ٹرانسپورٹ جیسی سروسز پیئر بورو سٹی کونسل اور کیمبرج شائر کاؤنٹی کونسل کی ذمہ داری رہیں گی، لیکن فرنچائزنگ کے تحت اس علاقے میں ہم آہنگی کے مواقع کو زیادہ آسانی سے تلاش کیا جا سکتا ہے۔ CA نیٹ ورک میں EP کی طرح ایک ہی سطح کے کیپیٹل کی سرمایہ کاری کرے گی، جس میں بس کی ترجیح کے اقدامات، مربوط ٹکننگ کا اجراء، اور معاہدوں میں بس کی کارکردگی پر توجہ مرکوز کرنا شامل ہے۔

7.127 فرنچائزنگ کے کنٹرول کی بڑھتی ہوئی سطح کی وجہ سے، اتھارٹی، آپریٹرز کی آمدنی کے خطرے کا بھی سامنا کرے گی، اور انہیں لاگت کے لحاظ سے مؤثر انداز میں مخصوص معاہدوں کی فراہمی پر توجہ مرکوز کرنے کی اجازت دے گی۔

بس سروس کا مطلوبہ اور مجوزہ نیٹ ورک

7.128 'کچھ کرنے' کے منظر نامے کا ایک مرکزی جزو بس سروسز کی بہتری ہے۔ بس سے متعلقہ حکمت عملی کے مقاصد کے مطابق، نیچے ایک مثالی سروس کی سطح بیان کی گئی ہے۔ یہ مختلف قسم کی سروسز کی مطلوبہ تعداد کو ظاہر کرتا ہے۔

ٹیبل 9-7: سروس کے مطلوبہ تعدد

سروس کا تعدد (منٹس)				سروس کی قسم	سروس کا زمرہ
اتوار کی شام کے وقت (19:00 بجے - 22:00 بجے)	اتوار دن کے وقت (08:00 بجے - 18:00 بجے)	پیر سے ہفتہ شام کے وقت (19:00 بجے - آدھی رات تک)	پیر سے ہفتہ دن کے وقت (06:00 بجے - 19:00 بجے)		
60	20	20	10 (شمال)/20 (جنوب)	بس وے	ابتدائی
60	20	20	15	شہر	
-	60	60	60	حکمت عملی سے متعلقہ	
-	60	60	30	شہر	ثانوی
-	-	-	60	ٹاؤن	
-	-	-	60	لنک	
-	-	-	تمام چلائے جائے ہیں، لیکن شاید کم دورانیے کے لیے اور/یا کم تر گاڑیاں استعمال کرتے ہوئے	فیڈر، مقامی لنک اور/یا DRT	مقامی

ماڈلنگ حکمت عملی

7.129 اقتصادی کیس بنیادی طور پر، حوالہ جاتی کیس کے مقابلے میں دو کچھ کریں نامی اختیارات کے اثرات کا تخمینہ لگانے پر مرکوز ہے۔

7.130 کچھ کرنے کے اختیارات کے اثرات بنیادی طور پر مسافروں، بس فراہم کاران، دوسرے ٹرانسپورٹ صارفین، CA، اور حکومت پر ہونے کی توقع ہے۔ ان گروپس میں سے ہر ایک کے لیے، اخراجات، آمدنیوں، اور سماجی-اقتصادی فوائد (یا اخراجات) پر اثرات کا تعین کیا گیا تھا۔

7.131 اقتصادی ماڈل کا اسٹرکچر درج ذیل ہے:

- بیرونی عوامل کو اخراجات، طلب اور آمدنی پر ان کے اثرات کے لیے مدنظر رکھا جاتا ہے۔ ان میں اقتصادی ترقی، افراط زر، آبادی میں اضافہ اور کار کے اخراجات شامل ہیں۔
- اندرونی عوامل کو حوالہ جاتی کیس کے اخراجات، طلب، اور آمدنی پر ان کے اثرات کے لیے مدنظر رکھا جاتا ہے۔ اہم اندرونی عنصر بس آپریٹرز کو سروس کی موجودہ سطح برقرار رکھنے کے لیے CA کی طرف سے دی گئی سبسڈی ہے۔
- اندرونی عوامل کو دو کچھ کرنے کے اختیارات (علیحدہ سے) میں اخراجات، طلب، اور آمدنی پر ان کے اثرات کے لیے مدنظر رکھا جاتا ہے۔
- اخراجات، طلب، اور آمدنیوں میں فرق کو مدنظر رکھتے ہوئے، اقتصادی اثرات کا تخمینہ لگایا جاتا ہے۔

7.132 جانچ کی طلب کی پیش گوئی کے عناصر اور اقتصادی جانچ دونوں کو شامل کرتے ہوئے، ایک اسپریڈ شیٹ ماڈل²⁷، تشخیص کی معاونت کے لیے تیار کیا گیا تھا۔ کاروباری کیس کے مختلف عناصر میں ہم آہنگی کو یقینی بنانے کے لیے، یہی اسپریڈ شیٹ مالیاتی کیس کے متعلقہ عناصر کو بھی شامل کرتی ہے۔ 2024/25 کو بنیادی سال کے طور پر استعمال کیا گیا تھا۔

7.133 ماڈل کے اندر، ہر سروس کے حساب سے طلب کا تخمینہ لچکداری کی حکمت عملی کا استعمال کرتے ہوئے لگایا گیا تھا۔ ہر سروس کے لیے، تعدد، کام کرنے کے اوقات، ٹکٹ کی قیمت اور سفر کے وقت میں تبدیلیاں تخمینہ استعمال پر اثر انداز ہوئی تھیں۔ زمینی استعمال سے متعلق نئی اور بڑی مطلوبہ ڈویلپمنٹس کے ممکنہ اثر کو بھی پیش نظر رکھا گیا تھا۔

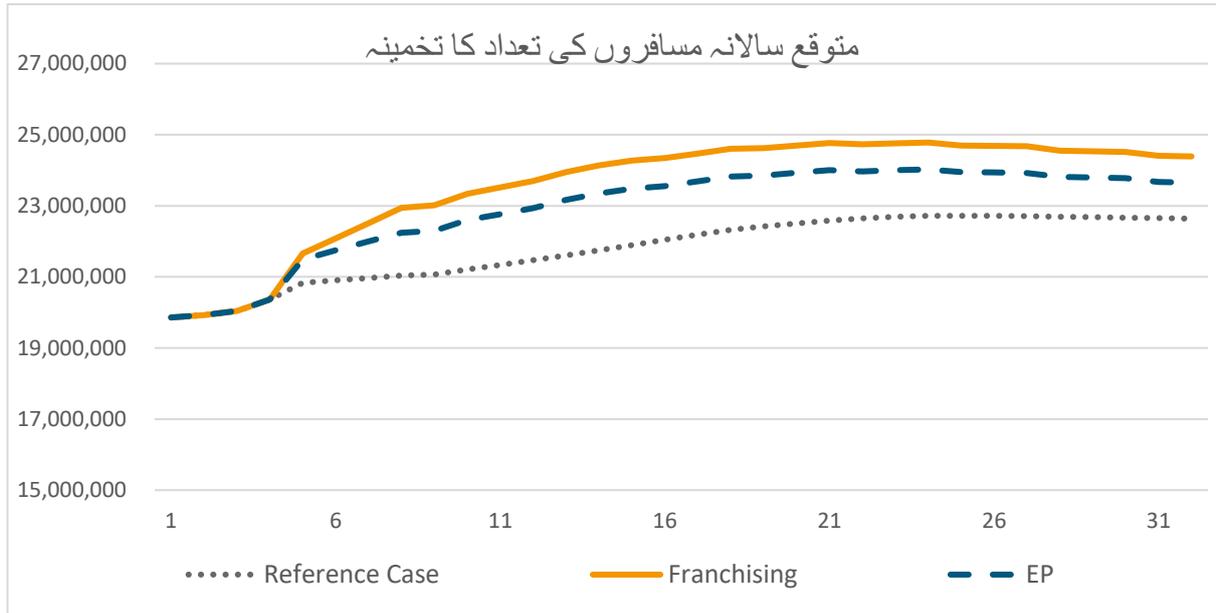
7.134 ہر مختلف قسم کی سروس کے لیے فی مسافر اوسط کرائے کی بنیاد پر کرایوں کی آمدنی کا تخمینہ لگایا گیا تھا۔

7.135 بس سروسز کی فراہمی کے اخراجات کا حساب مختلف اقسام کی سروسز کے متعلقہ فی میل اوسط لاگت کا استعمال کر کے لگایا گیا تھا۔ یہ سروس کی مخصوص سطح پر فراہم کی جانے والی ہر سروس کے کل فاصلے پر لاگو کیے گئے تھے۔

طلب کی پیش گوئی کا خلاصہ

7.136 بس کے استعمال کی پیش گوئیاں ذیل میں دی گئی ہیں۔ یہ ظاہر کرتی ہیں کہ ابتدائی سالوں میں بس کے استعمال (مسافروں کی تعداد) میں نمایاں اضافہ متوقع ہے، جو کہ ترقیات سے متعلقہ آبادی کی نمو اور بس نیٹ ورک میں سرمایہ کاری کے اثرات کے نتیجے میں ہو گا۔ یہ بڑھتے ہوئے کرایوں کا اثر پڑنے کے باعث درمیانی سالوں میں برابر ہو جائے گا۔ آخری سالوں میں، مزید اقدامات کی غیر موجودگی کی صورت میں مسافروں کی تعداد دوبارہ کم ہونے کی پیش گوئی کی گئی ہے۔

تصویر 7-5: بسز کے مسافروں کی تعداد کی پیش گوئیوں کا موازنہ (2023-2054)



اخراجات کا تخمینہ لگانا

7.137 مختلف اختیارات کے اخراجات کا جائزہ تین اہم زمروں کے تحت لیا گیا تھا:

- بس چلانے کے اخراجات (بشمول منافع اور معیاری مراعات جہاں مناسب ہو)
- کپیٹل کی سرمایہ کاری کے اخراجات - بشمول بس کی ترجیح کے اقدامات، بس اسٹاپس اور شیلٹرز، اور بس ڈپوز کی فراہمی۔

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

- ادارہ جاتی اخراجات – بشمول قانونی اور تکنیکی مشیر کی فیسیں، خریداری کے اخراجات، اور اضافی عملے اور IT کے اخراجات۔

اثرات

7.138 مختلف اختیارات میں اجراء کردہ اقدامات صارفین کو فوائد فراہم کریں گے۔ ان میں شامل ہیں:

- بس سروسز کا استعمال کرنے وقت تصور کردہ اور حقیقی سفر کے وقت میں بچت۔
- کچھ سفر کو کار سے بس پر منتقل کرنا، جس کے نتیجے میں ٹریفک کے رش، انفراسٹرکچر، دیکھ بھال، حادثات، مقامی فضائی آلودگی، شور اور گرین ہاؤس گیسوں کی قیمتوں میں کمی آئے گی۔
- زیادہ استعمال کے باعث کرایوں کی آمدنی میں ہونے والا اضافہ۔
- براہ راست اور بالواسطہ ٹیکس کی آمدنی میں تبدیلیاں، جیسے فیول ڈیوٹی اور VAT۔
- بہتر کردہ ربط سازی کے ذریعے تجدید۔
- روزگار تک رسائی اور کاروباری پیداواریت جیسے وسیع تر اقتصادی فوائد۔
- ماحولیاتی اثرات، بشمول شور، فضائی آلودگی، اور گرین ہاؤس گیسوں۔
- معاشرتی اثرات، بشمول کم رش، بس صارفین کے فوائد، جسمانی سرگرمی، سفر کے معیار، حادثات، سیکورٹی، سروسز تک رسائی، استطاعت اور علیحدگی۔

رقم کی قابل قدر مناسبت کی جانچ

7.139 رقم کی قابل قدر مناسبت کی جانچ دو پیمانوں پر مبنی ہے:

- فائدے اور لاگت کا تناسب (BCR) – کل فوائد اور کل اخراجات کے مابین تعلق ہے، جو یہ ظاہر کرتا ہے کہ اخراجات کی نسبت فوائد کتنے زیادہ ہیں۔ مثال کے طور پر، BCR کا 2:1 یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہر £1 کی لاگت کے بدلے میں £2 کا فائدہ ہوتا ہے۔
- کل موجودہ قدر (NPV) – وہ رقم ہے جس سے فوائد کی مجموعی تخمینہ شدہ قیمت اخراجات کی مجموعی تخمینہ شدہ قیمت سے زیادہ ہوتی ہے۔

ٹیبل 7-10: مونیٹائزڈ اخراجات اور فوائد کا خلاصہ²⁸

مونیٹائزڈ اخراجات اور فوائد کا تجزیہ (m£ 2010)	فرنچائزنگ	بہتر کردہ پارٹنرشپ
شور	0.16	0.11
مقامی فضائی آلودگی	0.11-	0.14
گرین ہاؤس گیسز	4.53-	4.80
سفر کا معیار	-	-
جسمانی سرگرمی	-	-
حادثات	2.46	1.75
معاشرتی افادیت: استعمال کرنے والے صارفین (کام کے لیے سفر)	120.53	83.77
معاشرتی افادیت: استعمال کرنے والے صارفین (دیگر)	173.93	116.87
معاشرتی افادیت: کاروباری صارفین اور فراہم کنندگان	13.73	11.58
وسیع تر عوامی مالی معاملات (ٹیکس کے بالواسطہ محصولات)	3.65	3.64

مجموعی اثرات

فوائد کی موجودہ قدر (PVB)	309.82	212.78
اخراجات کی موجودہ قدر (PVC)	121.75	89.45
کل موجودہ قدر (NPV)	188.06	123.32
فائدے کے تناسب سے لاگت کی شرح (BCR)	2.54	2.38

²⁸ اس ٹیبل میں دکھائے گئے فوائد سے متعلقہ زمرہ جات کی تفصیلی وضاحتوں کو ٹیگ یونٹ A1.3، صارف اور فراہم کنندہ سے متعلقہ اثرات میں ملاحظہ کیا جا سکتا ہے

7.140 فرنچائزنگ کی NPV £188 ملین ہے اور یہ EP کی £123 ملین پر مشتمل NPV سے زیادہ ہے۔ فرنچائزنگ کا EP، BCR کے 2.38 پر مشتمل BCR کے مقابلے میں 2.54 ہے۔ یہ ظاہر کرتا ہے کہ فرنچائزنگ، EP کے مقابلے میں رقم کی زیادہ قابل قدر مناسبت فراہم کرتی ہے۔ یہ اس حقیقت کو ظاہر کرتا ہے کہ مجموعی طور پر مشترکہ اتھارٹی کے پاس انتظام اور کنٹرول ہونے کے باعث فرنچائزنگ کے تحت مداخلتوں کا زیادہ جامع اور یقین کے ساتھ اجراء کروایا جا سکتا ہے۔ اس کے علاوہ، مجموعی منصوبہ بندی کے باعث بس نیٹ ورک زیادہ مربوط اور یکجا ہوگا۔

سوال L6

کیا آپ کے پاس مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم یا ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ کے اجراء کروانے کے اثرات کے متعلق کوئی تبصرہ جات ہیں؟

ٹیبل 7-11: اقتصادی جائزے کے نتائج

NPV	BCR	PVB	PVC	(£ملینز، 2010 کی قیمتیں، PV)
£188,061,929	2.54	£309,815,819	£21,753,889	فرنچائزنگ
£123,323,238	2.38	£212,775,801	£89,452,562	EP

اقتصادی کیس کا نتیجہ

7.141 دونوں EP اور فرنچائزنگ 'کچھ نہ کرنے' کے کیس کے مقابلے میں فوائد پیش کرتے ہیں۔ یہ دونوں سماجی، ماحولیاتی، اور معاشی نتائج کے حوالے سے فوائد (مونٹائزڈ اور نان مونٹائزڈ دونوں) تخلیق کرتے ہیں۔ CA ان فوائد کی تقسیم پر اس صورت میں مزید اثر انداز ہو سکتی ہے کہ جب تجویز کردہ نیٹ ورک فرنچائزنگ کے منظرنامے کے تحت عمل میں لایا جائے، تاکہ سرمایہ کاری اور بہتری کے فوائد ان کو ہدف بنائیں جن سے سب سے زیادہ فائدے کے حصول کی توقع کی جاتی ہے۔

7.142 اس اقتصادی کیس کے مالیاتی نتائج ظاہر کیے گئے ہیں کہ CA علاقے میں بس سروسز میں سرمایہ کاری کرنا رقم کی قابل قدر مناسبت کی نمائندگی کر سکتی ہے، جس کے ساتھ سرمایہ کاری پر منافع اور 2 سے زیادہ مثبت فائدے اور لاگت کا تناسب حاصل کرنے کی صلاحیت ہے۔

7.143 اس جانچ سے پتہ چلتا ہے کہ بسز میں سرمایہ کاری رقم کی بہتر اور قابل قدر مناسبت فراہم کرے گی چاہے کوئی بھی آپریٹنگ ماڈل استعمال کیا جائے، لیکن فرنچائزنگ ایسے اضافی فوائد حاصل کرنے کا موقع فراہم کرتی ہے جو EP ماڈل کے لیے تخمینہ شدہ فوائد سے زیادہ ہیں۔

سوال L7

اقتصادی کیس کے مطابق بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت فرنچائزنگ پبلک سیکٹر کو زیادہ قدر کی پیشکش کرتی ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

کاروباری کیس

7.144 کاروباری کیس اختیارات کی کاروباری تجویز پیش کرتا ہے۔

7.145 CA نے اس جانچ کے لیے چھ کاروباری مقاصد قائم کیے ہیں۔ یہ پالیسی اور اسکیم کے ان مقاصد پر مبنی ہیں جو کہ حکمت عملی پر مبنی کیس میں بیان کیے گئے ہیں اور کاروباری پہلوؤں جیسا کہ کنٹرول، قدر، مقابلہ، اور خطرے سے متعلق ہیں۔

7.146 کاروباری مقاصد درج ذیل ہیں:

- **پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ – CA** اس امر کو یقینی بنانا چاہتی ہے کہ اس کی سرمایہ کاری اس کے مطلوبہ نتائج اور عزائم کی معاونت کرے گی۔ اس کا حصول ایک ایسے ڈیلیوری ماڈل کے ذریعے ممکن بنایا جائے گا جو پالیسی کے مطلوبہ اہداف اور صارف سے متعلقہ فوائد کے حصول کے لیے بس نیٹ ورک پر معقول اثر و رسوخ فراہم کرے۔
- **بہترین قدر – ڈیلیوری** سے متعلقہ اختیار کو اس امر کا اظہار کرنے کے قابل ہونا چاہیے کہ یہ مطلوبہ نیٹ ورک کے اجراء کے حوالے سے لاگت اور معیار کے بہترین مجموعے کے حصول کو کیسے ممکن بنائے گا، اور جو اس کے نتیجے میں مسافروں کی استطاعت میں کردار ادا کرے گا۔
- **بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت – ڈیلیوری** کے اس اختیار کو آپریٹرز کے لیے کاروباری طور پر قابل عمل ہونا چاہیے اور آپریٹرز کے درمیان 'برابری کی سطح' کی بنیاد پر مسابقت کی حوصلہ افزائی کرنے کے قابل ہونا چاہیے۔ اس ماڈل کو چھوٹے اور درمیانے آپریٹرز، اور اس کے علاوہ نئے آنے والے افراد کی شرکت کو ممکن بنانا چاہیے۔
- **خطرے کی مناسب تفویض – ڈیلیوری** کے اس اختیار کو پبلک اور پرائیویٹ سیکٹرز کی نظم کاری کی صلاحیت کے مطابق انہیں خطرے کی تفویض کرنی چاہیے۔ خطرے کی تفویض کئی شعبوں میں ہوگی، جن میں کرائے کی آمدنی سے متعلقہ خطرہ، آمدنی سے متعلقہ خطرہ، آپریٹ کرنے کی لاگت سے متعلقہ خطرہ، سروس کے معیارات اور اثاثوں کی فراہمی شامل ہے۔
- **نفاذ میں آسانی – فراہمی** کے اس اختیار کو نافذ کرنے کی غرض سے لازمی طور پر عملی اور وقت گزرنے کے ساتھ پائیدار ہونا چاہیے۔
- **بحالی اور لچک پذیری – ڈیلیوری** کے اس اختیار کو لازماً CA کو خلل کے اوقات سمیت مؤثر طریقے سے نیٹ ورک کی نظم کاری کرنے کے قابل بنانا چاہیے۔

سوال 18

درج بالا بیان کردہ چھ کاروباری مقاصد کا استعمال فرنچائزنگ اور ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ کی کارکردگی کا موازنہ کرنے کے لیے کیا گیا ہے۔ کیا ان مقاصد سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

7.147 ذیل میں کاروباری مقاصد کے سلسلے میں وسیع تر حکمت عملی پر مبنی مقاصد کے حصول کی معاونت یا ان کی مطابقت کا خلاصہ پیش کیا گیا ہے۔

ٹیبل 7-12: حکمت عملی پر مبنی اور کاروباری مقاصد

کاروباری مقاصد	حکمت عملی پر مبنی مقاصد
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ نفاذ کی آسانی خطرے کی تفویض	جتنی جلدی ممکن ہو، ایک نمایاں طور پر بہتر کردہ اور مربوط بس نیٹ ورک کے حصول کے لیے CPCA کی صلاحیت میں اضافہ کرنا
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ نفاذ کی آسانی	مختلف وسیع تر اقتصادی، سماجی، اور ماحولیاتی پالیسی سے متعلقہ مقاصد اور اہداف کے حصول کے لیے بس سروسز کی شراکت میں اضافہ کرنا
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ خطرے کی تفویض نفاذ کی آسانی بحالی اور لچک پذیری	مربوط سروس کی فراہمی، مربوط ٹکننگ، سروس کا استحکام اور معلومات کی فراہمی کے حوالے سے بس کے صارف کے فوائد میں اضافہ کرنا

بہتر قدر مسابقت خطرے کی تفویض بحالی اور لچک پذیری	بس نیٹ ورک میں رقم کی قابل قدر مناسبت اور سرمایہ کاری سے ہونے والے فوائد میں اضافہ کرنا
--	--

بس کی موجودہ مارکیٹ

7.148 موجودہ طور پر ایک آزادانہ بس مارکیٹ موجود ہے، جو لندن اور گریٹر منچسٹر کے علاوہ انگلینڈ، اسکاٹ لینڈ اور ویلز میں تقریباً ایک جیسی ہے۔

7.149 آزادانہ ماحول میں، پرائیویٹ سیکٹر کے بس آپریٹرز یہ فیصلہ کر سکتے ہیں کہ وہ کون سی بس سروسز چلانا چاہتے ہیں، جس میں روٹ، ٹائم ٹیبل، اور کرائے شامل ہیں۔ ایک بار ٹریفک کمشنر کے ساتھ رجسٹر ہو جانے کے بعد، وہ سروسز کو رجسٹریشنز کے مطابق چلاتے ہیں۔ آپریٹرز کاروباری طور پر بس کی سروسز فراہم کرتے ہیں اور فراہم کردہ سروس کے معیار اور سفر کے لیے وصول کیے جانے والے کرایوں کی بنیاد پر مسافروں کے لیے آپس میں مقابلہ کرتے ہیں۔ ٹریفک کمشنر کو مطلوبہ تعداد میں نوٹس دے کر سروسز کو تبدیل یا منسوخ کیا جا سکتا ہے۔

7.150 جہاں اتھارٹیز کو سروسز کی فراہمی میں کوئی خلاء یا مقامی ضروریات کو پورا کرنے کے لیے ناکافی سروس نظر آتی ہے، تو وہ اضافی بس سروسز کو مالی طور پر معاونت فراہم کرنے کا اختیار رکھتے ہیں۔ تقاضے مخصوص ہیں اور، مسابقتی خریداری کے ذریعے، آپریٹرز کو ان اضافی سروسز کی فراہمی کے لیے معاہدے تفویض کیے جاتے ہیں۔ ان سروسز کو کاروباری سروسز کے ساتھ مقابلہ نہیں کرنا چاہیئے۔

7.151 کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو بس مارکیٹ کی خصوصیات میں درج ذیل شامل ہیں:

- بسز روزانہ تقریباً 69,000 کلومیٹر چلتی ہیں، جن میں سے 88% کاروباری بنیاد پر آپریٹرز کے ذریعے فراہم کی جاتی ہیں؛ اور باقی مقامی اتھارٹی کی معاونت کے ذریعے فراہم کی جاتی ہیں²⁹۔
- Stagecoach پیٹر بورو اور کیمبرج میں شہر کے بس نیٹ ورکس فراہم کرتا ہے، کیمبرج میں پارک اینڈ رائیڈ سروسز، سینٹ آئیوز اور کیمبرج کے درمیان گائیڈڈ بس وے سروسز، ساتھ ہی دیگر بین شہری اور دیہی سروسز بھی فراہم کرتا ہے۔ فروری 2023 تک، Stagecoach نے مجموعی طور پر بس کی 72% مائلٹیج چلائی۔
- کراس ہاؤنڈری کاروباری سروسز Delaine (بورے - پیٹر بورو)، First (پیٹر بورو - کنگز لن - ناروچ) اور Stephenson's (نیو مارکیٹ - کیمبرج) کی جانب سے فراہم کی جاتی ہیں۔
- کئی دیگر آپریٹرز بنیادی طور پر معاونت یافتہ سروسز فراہم کرتے ہیں جو CPCA کے ساتھ معاہدوں اور چھوٹے درجے کے سمجھوتوں کے تحت ہوتی ہیں۔ کیمبرج میں 'یونیورسل' سروس، جو Whippet کے ذریعے چلائی جاتی ہے، جو کہ کیمبرج یونیورسٹی کی جانب سے معاونت یافتہ ہے۔
- آپریٹرز کو رعایتی سفر کا معاوضہ تقریباً £9.5 ملین سالانہ ہوتا ہے۔ رعایتی کرایوں کی اسکیم کے تحت اسفار، تمام مسافر کے سفروں کا 20% ہیں۔
- سالانہ تقریباً 20 ملین مسافروں کے سفر انجام دیے جاتے ہیں (2018/19 میں 29.3 ملین کے مقابلے میں)۔ علاقے میں آبادی کے ہر فرد کے حساب سے سالانہ اوسطاً 24.6 مسافروں کے سفر انجام دیے جاتے ہیں۔
- بس نیٹ ورک کے علاوہ، کمیونٹی پر مبنی منی بس اور رضاکارانہ کار اسکیمز علاقے بھر میں کام کرتی ہیں، جو مزید مخصوص یا انفرادی ضروریات کو پورا کرتی ہیں۔

7.152 مندرجہ ذیل ٹیبل میں موجودہ بس نیٹ ورک کے انتظامات سے منسلک کاروباری خطرات اور ان اقدامات کا جائزہ لیا گیا ہے جو CA ان خطرات کو کم کرنے کے لیے اٹھا سکتی ہے۔

²⁹ آپریٹرز کی جانب سے فراہم کردہ ڈیٹا کی بنیاد پر

ٹیبل 7-13: موجودہ کاروباری خطرے کی جانچ

خطرہ	تخفیف
بڑھتے ہوئے سروس کے تعدد، ربط سازی، اور روابط کی غرض سے بہتر کردہ بس نیٹ ورک کے لیے متعین کردہ اہداف کو حاصل کرنے میں ناکامی، کیونکہ یہ موجودہ کاروباری شرائط کے ساتھ ہم آہنگی اور خاطر خواہ تعاون پر منحصر ہے۔	زیادہ تدریجی طریقہ اپنائیں اور کچھ تبدیلیوں اور بہتریوں پر مذاکرات کرنے کی کوشش کریں۔ آپریٹرز کو مکمل منصوبے میں شامل ہونے اور اس لحاظ سے کاروباری سروسز میں تبدیلیاں کرنے کی ترغیب دیں۔
مسافروں کی تعداد میں مسلسل کمی اور بڑھتے ہوئے اخراجات کی وجہ سے نیٹ ورک کے اقدامات کی فراہمی میں ناکامی - یہ موجودہ سروسز کی سطوحات کو خطرے میں ڈال سکتی ہے، خاص طور پر اگر معاونت یافتہ سروسز کی ضروریات بڑھ جائیں۔	آپریٹرز کی سروسز کی باقاعدگی سے نگرانی کریں اور ان کے ساتھ مذاکرات برقرار رکھیں تاکہ مسافروں کی تعداد بڑھانے اور مائیلج کے اخراجات کو کم کرنے میں معاونت کے لیے اقدامات کی نشاندہی کی جا سکے۔
اگر آپریٹرز صفر اخراج پر مبنی بسز میں سرمایہ کاری کرنے پر تیار نہیں ہیں، تو فلیٹ کے مقاصد کو پورا کرنے میں ناکامی۔	DfT سبسڈیز بدستور دستیاب رہ سکتی ہیں (ZEBRA فنڈنگ)۔ بصورت دیگر، ممکن ہے CA کو آپریٹرز کو صفر اخراج پر مبنی بسز میں سرمایہ کاری کے لیے ترغیب دینے کے طریقے تلاش کرنے کی ضرورت پیش آئے۔
قیمتوں اور متعدد آپریٹرز کے ٹکٹوں کی تعداد کے حوالے سے مذاکرات میں مشکلات کے باعث کرایوں اور ٹکٹنگ کے مقاصد کو پورا کرنے میں ناکامی۔	متعدد آپریٹرز کے ٹکٹ کی تعداد حاصل کرنے کے لیے موجودہ اختیارات کا استعمال کریں۔
کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی بس سے متعلقہ حکمت عملی میں بیان کردہ بہتر بس سروسز کے اہداف کو پورا نہ کرنے کی صورت میں CA کے لیے ساکھ کا خطرہ۔	کسٹمرز کے ساتھ جاری رابطہ برقرار رکھیں تاکہ یہ یقینی بنایا جا سکے کہ سروسز ان کی ضروریات کو پورا کر رہی ہیں۔ آپریٹرز کے ساتھ مل کر بس سروسز کو بہتر بنانے کے لیے کام کریں تاکہ مجموعی ہدف کی جانب بتدریج پیشرفت کو ممکن بنایا جا سکے۔
معاونت یافتہ سروسز کی فراہمی میں مارکیٹ کی عدم دلچسپی۔	مارکیٹ کے ساتھ مستقل رابطہ برقرار رکھیں تاکہ ان کی دلچسپیوں کو سمجھا جا سکے اور اسی کے مطابق معاہدے ڈیزائن کیے جا سکیں۔
مارکیٹ میں جاری عدم استحکام کے باعث سروسز میں خلل، اور اس کے نتیجے میں سروسز میں تبدیلیاں یا آپریٹرز کا مارکیٹ سے دستبردار ہونا۔	آپریٹرز کے ساتھ باقاعدہ مذاکرات کریں۔ CA کو کسی بھی نتیجہ خیز رکاوٹ سے نمٹنے کے لیے ہنگامی منصوبے تیار کرنے چاہئیں۔

7.153 ٹیبل CA کے کاروباری مقاصد کے لحاظ سے موجودہ بس انتظامات کا تشخیصی خلاصہ فراہم کرتا ہے۔ سرخ رنگ ہدف کے پورا ہونے کے عدم امکان کو ظاہر کرتا ہے؛ گہرا زرد رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے، لیکن کچھ چیلنجز کے ساتھ؛ اور سبز رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 7-14: موجودہ کاروباری مقاصد کے لحاظ سے جانچ

کاروباری مقصد	وضاحت	درجہ بندی
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ	موجودہ حالات میں مجوزہ بامقصد نمایاں تبدیلی حاصل کرنے کی قابلیت ناممکن ہوگی۔ موجودہ انتظامات کے تحت، کاروباری بس مارکیٹ میں مداخلتیں مذاکرات کے ذریعے کی جاتی ہیں اور اس میں سمجھوتے کی ضرورت ہو سکتی ہے۔ آپریٹرز خطرے سے گریز کرتے ہیں اور بغیر معاوضے کے مداخلت کا اجراء کروانے کا امکان کم ہوتا ہے۔ زیادہ تر مداخلتیں رضاکارانہ بنیادوں پر کی جاتی ہیں، لہذا امکان ہوتا ہے کہ کچھ آپریٹرز شرکت نہ کریں۔ آپریٹرز کے مقاصد ہمیشہ پبلک سیکٹر کے عزائم سے ہم آہنگ نہیں ہوتے۔ عالمی وباء کے بعد بس سروسز کے لیے پبلک سیکٹر کی مالی معاونت کی ضرورت اس امر کی نشاندہی کرتی ہے کہ مارکیٹ میں کاروباری عمل پذیری کا تناسب کس قدر قلیل ہے۔	

درجہ بندی	وضاحت	کاروباری مقصد
	پبلک سیکٹر نے پہلے سے زیادہ سطح کا خطرہ مول لیا ہے، لیکن نیٹ ورک پر زیادہ کنٹرول حاصل نہیں کیا گیا۔	
	آپریٹرز سروسز چلانا بند کرنے یا انہیں کم کرنے کا انتخاب کر سکتے ہیں، جو پبلک سیکٹر کے بجٹ پر مزید معاونت یافتہ سروسز کے لیے دباؤ ڈال سکتا ہے۔ متبادل سروسز کے لیے ٹینڈرنگ ردعمل پر مبنی ہو سکتی ہے، جس میں ایک مربوط طریقے سے آگے کی منصوبہ بندی کی محدود صلاحیت ہوتی ہے، جس کے نتیجے میں اقتصادی فوائد کا نقصان یا آپریٹرز کے ٹینڈرز سے رقم کی قابل قدر مناسبت حاصل کرنے کی صلاحیت میں کمی ہو سکتی ہے۔ CA کا بجٹ نیٹ ورک کی مجموعی بہتری کو حاصل کرنے کے بجائے صرف معاونت یافتہ بس سروسز پر مرکوز ہے۔	بہتر قدر
	آزادانہ ماڈل سڑکوں پر موجود مسافروں کے لیے کاروباری مسابقت پر مبنی ہے۔ تاہم، ایسی کوئی مسابقت موجود نہیں ہے۔ خاص طور پر ایک آپریٹر کی مارکیٹ پر غالب حیثیت کے ساتھ اس طریقے سے مقابلہ کرنے کی ترغیب بہت کم ہے۔ معاونت یافتہ سروسز کے لیے کچھ حد تک مسابقت موجود ہے۔	بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت
	آپریٹرز سروسز کو اس وقت بند کر سکتے ہیں جب وہ کاروباری طور پر قابل عمل نہ ہوں۔ جواب میں، CA یہ غور کرے گی کہ آیا ان سروسز کو دوبارہ بحال کیا جائے، بشرطیکہ خاطر خواہ فنڈنگ دستیاب ہو۔ ان سروسز پر فنڈنگ کے استعمال کا مطلب ہو سکتا ہے کہ دیگر سروسز کے لیے فنڈنگ دستیاب نہ ہو۔ COVID-19 کی عالمی وباء کے بعد بس سروسز کے لیے پبلک سیکٹر کی مالی معاونت کی ضرورت اس امر کی نشاندہی کرتی ہے کہ مارکیٹ میں کاروباری عمل پذیری کا تناسب کس قدر قلیل ہے۔ پبلک سیکٹر نے پہلے سے زیادہ سطح کا خطرہ مول لیا ہے، لیکن نیٹ ورک پر زیادہ کنٹرول حاصل نہیں کیا گیا۔	خطرے کی مناسب تفویض
	COVID-19 کی عالمی وباء کے بعد بس سیکٹر کی بحالی میں مدد کے لیے وضع کردہ میکانزمز، سیکٹر میں کسی قسم کے اعتماد کو دوبارہ بحال کرنے میں مددگار نہیں تھے۔ یہ نسبتاً قلیل مدتی تھے اور پھر بھی آپریٹرز پر کوئی معاہداتی ذمہ داریاں نہیں ڈالیں؛ CA کو نیٹ ورک کی ساخت یا آپریٹرز کے لیے کیے گئے اقدامات پر زیادہ کنٹرول حاصل نہیں تھا۔	بحالی اور لچک پذیری

7.154 مذکورہ بالا جانچ کی بنیاد پر، موجودہ انتظامات CA کے بس نیٹ ورک کو تبدیل کرنے کے بامقصد منصوبوں کے لیے موزوں نہیں ہیں، جس کی بنیادی وجہ یہ ہے کہ اتھارٹی کے پاس اثر و رسوخ یا کنٹرول کی کمی ہے اور کسی بھی قسم کے اقدامات کے اجراء کے لیے مذاکرات کی ضرورت ہے۔ اسی طرح، موجودہ مارکیٹ محدود مسابقت کی پیشکش کرتی ہے، جس کا مطلب ہے کہ اس بات کا کوئی یقین نہیں ہے کہ CA اپنی کسی بھی مداخلت کے ذریعے رقم کی قابل قدر مناسبت حاصل کر سکے گی۔

ممکنہ فرنیچائزنگ

7.155 فرنیچائزڈ بس نیٹ ورک کی طرف منتقلی ایک اہم تبدیلی کی نمائندگی کرتی ہے، جس میں CA کو بس نیٹ ورک کے ڈیزائن اور سروس کی فراہمی کے تمام پہلوؤں پر نمایاں اثر ڈالنے کی صلاحیت حاصل ہوتی ہے۔

7.156 فرنیچائزنگ کا مجوزہ ماڈل لندن میں پائے جانے والے ماڈل اور اس ماڈل سے مختلف ہے جسے حال ہی میں گریٹر مانچسٹر میں متعارف کروایا گیا ہے۔ تمام پہلوؤں کو کنٹرول کرنے اور ان کا نظم کرنے اور تمام خطرات کا ذمہ لینے کے بجائے، CA آپریٹرز کے ساتھ ذمہ داریوں اور خطرات کا اشتراک کرنے پر غور کرے گی، فراہمی کی وضاحت کرنے اور ڈیزائن کے لیے مل کر کام کرے گی اور استعمال میں اضافہ کرنے اور بڑھتی ہوئی آمدنی سے فائدہ حاصل کرنے کی غرض سے آپریٹرز کی حوصلہ

افزائی کرے گی۔ یہ حکمت عملی، کسی بھی اور جگہ پائے جانے والے فرنچائزنگ ماڈلز جیسی ہے، جس کی مثالوں میں نیدرلینڈز اور جرسی شامل ہیں، اور یہ کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی ضروریات کے حساب سے زیادہ مناسب ہے۔

7.157 ارادہ یہ ہے کہ فرنچائزنگ اسکیم CA کی حدود کے اندر پورے علاقے کا احاطہ کرے گی۔ یہ علاقے بھر میں ترسیل میں ہم آہنگی فراہم کرے گا، ساتھ ہی استحکام اور نیٹ ورک کو ایک واحد ادارے یا برانڈ کے طور پر فروغ دینے کی صلاحیت بھی دے گا۔ پورے علاقے میں سروسز کی منصوبہ بندی اور نظم کاری کی صلاحیت، ٹائم ٹیبلڈ مربوط سازی اور تبادلے کے ذریعے سروس کے انضمام کے مواقع کو زیادہ سے زیادہ کرے گی، اور علاقے بھر میں جامع کرائے اور ٹکننگ پروڈکٹس فراہم کرے گی۔

7.158 کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں مکمل طور پر چلنے والی تمام مقامی بس سروسز فرنچائزنگ اسکیم کے تحت ہوں گی، جس میں کچھ مستثنیات ذیل میں بیان کی گئی ہیں:

- اسکولوں یا کام کے مقاصد کے لیے وہ رجسٹرڈ مقامی بس سروسز جو اس وقت بس سروس آپریٹر گرانٹ کے لیے اہل نہیں ہیں۔
- 1985 کے ٹرانسپورٹ ایکٹ کے سیکشن 22 کے تحت چلائی جانے والی سروسز۔
- سیاحوں کے سیاحتی مقامات دیکھنے کے لیے ٹورز۔
- ایسی سروسز جو مکمل طور پر ایک فریق ثالث کے ذریعے فنڈ اور منظم کی جاتی ہیں، جیسا کہ کیمبرج یونیورسٹی کے ساتھ معاہدے کے تحت چلائی جانے والی یونیورسل سروس۔

7.159 کراس باؤنڈری سروسز کے حوالے سے، مندرجہ ذیل اسکیم میں شامل نہیں ہوں گی اور سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے تحت چلانے کے قابل ہوں گی:

- ملحقہ مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز کے ساتھ معاہدے کے تحت چلنے والی سروس۔
- وہ سروسز جن کی 90% سے زیادہ رجسٹرڈ مائلج ملحقہ علاقے میں ہو۔
- وہ کاروباری سروسز جو زیادہ تر کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے علاقے کے باہر کی مارکیٹس میں خدمات فراہم کرتی ہیں۔

7.160 ایسی سروسز جو زیادہ تر کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں چلتی ہیں، لیکن ملحقہ اتھارٹی کے علاقوں جیسے نیو مارکیٹ، ہیور ہل اور سافرن والدن میں کراس باؤنڈری بھی چلتی ہیں، انہیں فرنچائزنگ اسکیم میں شامل کیا جائے گا اور انہیں مناسب ملحقہ اتھارٹی کے ساتھ مشترکہ طور پر CA کے ذریعہ منظم کیا جائے گا۔

سوال L9

کیا آپ کے پاس اس ڈرافٹ فرنچائزنگ اسکیم کے متعلق کوئی تبصرے ہیں جو کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی کے پورے علاقے کو شامل کرتی ہے اور مستثنیٰ سروسز کے علاوہ تمام بس سروسز کو بھی شامل کرتی ہے۔

7.161 CA ایک ایسے بس نیٹ ورک کے تصور کی منصوبہ بندی کر رہی ہیں جو متعدد بس آپریٹرز کے ذریعے فراہم کیا جائے گا۔ اس میں غور کیا گیا ہے کہ تمام حجم کے آپریٹرز، بشمول چھوٹے اور درمیانے درجے کی کمپنیوں کے لیے مواقع فراہم ہونے چاہئیں۔ مقصد یہ ہے کہ ایک متحرک مارکیٹ پلیس کو برقرار رکھتے ہوئے معاہدوں کے لیے مسابقت کی حوصلہ افزائی کی جائے، جہاں معاہدوں کے مواقع مرحلہ وار اجراء اور اختتام کے پروگرام کے لحاظ سے مرتب کیے جائیں۔

7.162 CA اس بات کو یقینی بنائے گی کہ علاقے میں موجودہ آپریٹرز کے لیے مواقع برقرار رہیں، اور ساتھ ہی ساتھ باہر کے آپریٹرز کی بھی حوصلہ افزائی کرے گی۔ فرنچائزنگ کی حکمت عملی ایک مستحکم ماحول فراہم کرے گی جس میں آپریٹرز اپنی کاروباری منصوبہ بندی اور نظم کاری کر سکیں گے، اس علم کے ساتھ کہ انہیں مناسب مدت کے لیے محفوظ کام ملے گا۔

7.163 مارکیٹ کو مزید مقابلے کی غرض سے موزوں بنانے کے لیے، اور نئے آنے والوں کی مدد کرنے اور چھوٹے اور درمیانے درجے کے آپریٹرز کو بولی لگانے کی حوصلہ افزائی کے لیے، سروسز کو جغرافیائی بنیادوں پر مبنی پیکجز میں شامل کیا جائے گا، جن کی ضروریات 1 سے لے کر تقریباً 60 بسز تک ہوں گی۔ اس سے اقتصادی فوائد اور ساتھ ہی ساتھ کچھ مارکیٹ کی لچک حاصل کرنے کی صلاحیت میں کچھ توازن فراہم ہو گا۔

7.164 بڑے آپریٹرز کے لیے یہ ممکن ہو گا کہ وہ اپنی بولیوں میں ذیلی کانٹریکٹرز کو شامل کریں، تاکہ جہاں مناسب ہو وہاں سروس کے مخصوص عناصر کو چلایا جا سکے۔

7.165 کیمبرج اور پیٹر بورو کے علاقوں کے ساتھ ساتھ کیمبرج بس وے پر بھی سروسز کے نسبتاً بڑے پیکجز جاری کیے جائیں گے۔ شہری پیکجز میں مختلف اقسام کی سروسز (شہری، دیہی، اور پارک اینڈ رائیڈ) کا امتزاج شامل ہونے کا امکان ہے، جس سے ایک سروس سے دوسری سروس میں بسز کی منتقلی ممکن ہو سکے گی۔ اس کا مطلب یہ ہے کہ معاہدے کے تحت ایسی گاڑیاں مختلف سروسز یا سروسز کے گروپس میں تعینات کی جا سکتی ہیں جن کی تیاری کے سال مختلف ہوں گے۔ ہر سروس کے لیے مخصوص سنگ میل کی تاریخوں پر بسز کی زیادہ سے زیادہ تیاری کے سال کی حد مقرر کی جائے گی۔

7.166 چھوٹے پیکجز میں دیگر سروسز کی خاطر خواہ تعداد کو شامل کیا جائے گا، بشمول سنگل روٹ کے معاہدے، اور ان میں 1 سے 10 گاڑیوں کی ضروریات ہوں گی۔ طلب کے مطابق سروسز کی مختلف نوعیت کو مدنظر رکھتے ہوئے، انہیں مقررہ راستوں کی سروسز سے علیحدہ پیکج میں شامل کیا جائے گا۔

7.167 بڑے آپریٹرز نہ صرف بڑے پیکجز کے لیے ٹینڈر دے سکیں گے بلکہ چھوٹے پیکجز کے لیے بھی ٹینڈرز دے سکیں گے، کیونکہ یہ سروسز وسیع تر آپریشنز کے ساتھ مربوط یا مطابقت پذیر ہو سکتی ہیں اور اقتصادی فوائد فراہم کر سکتی ہیں۔ تاہم، واحد آپریٹر کو تفویض کیے جانے والے چھوٹے معاہدوں کی تعداد اور بڑے آپریٹرز کو تفویض کیے جانے والے چھوٹے معاہدوں کی تعداد پر پابندیاں ہوں گی، تاکہ چھوٹے اور درمیانے درجے کے آپریٹرز کے لیے مواقع برقرار رکھنے کو یقینی بنایا جا سکے۔

7.168 فرنچائزنگ کے انتظامات کا 2 سال کی مدت میں مرحلہ وار اجراء کیا جائے گا، جس سے آپریٹرز کو ٹینڈر دینے کے لیے دو الگ مواقع فراہم کیے جائیں گے۔ خریداری کا پہلا عمل گریٹر کیمبرج جانے ملازمت کی طرف سفر کا احاطہ کرے گا؛ دوسرا شمالی کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے باقی علاقے کا ہوگا۔ معاہدوں کی تفویض کاری کے بعد کم از کم 8 ماہ کی تیاری کی مدت ہوگی، جو آپریٹرز کو معاہدہ یافتہ سروسز کے آغاز کے لیے مناسب انتظامات کرنے کا وقت فراہم کرے گی اور جہاں مناسب ہو، پچھلے آزادانہ ماحول سے منتقلی کے لیے بھی وقت دے گی۔ پہلی سروسز جو فرنچائز معاہدوں کے تحت چلائی جائیں گی، متوقع طور پر ستمبر 2027 میں ان کا اجراء کیا جائے گا۔

سوال L10

کیا آپ کے پاس فرنچائزڈ بس سروسز کے اجراء کے لیے تجویز کردہ ٹائم اسکیل پر کوئی تبصرہ جات ہیں؟

7.169 CA نیٹ ورک کے استحکام کو فروغ دینا چاہتی ہے، تاکہ آپریٹرز کو سروسز میں سرمایہ کاری کرنے کی سکیورٹی ملے اور انہیں سروسز کو ترقی دینے اور سواروں کی تعداد بڑھانے کے لیے ترغیب دی جا سکے۔ یہ خاص طور پر اس حقیقت کے پیش نظر ہے کہ آپریٹرز اپنی ذاتی بسز کی فلیٹس کی خریداری یا لیز پر ذمہ دار ہونے کی خواہش رکھتے ہیں۔ لہذا، یہ تصور کیا جاتا ہے کہ معاہدے ابتدائی طور پر 7 یا 8 سال کی مدت کے لیے تفویض کیے جائیں گے، اور اچھی سروس کے مظاہرے کی بنیاد پر مزید 1 یا 2 سال کے لیے توسیع کا امکان ہوگا۔

سوال L11

کیا آپ کے پاس فرنچائز معاہدوں کی تجویز کردہ مدت 7 یا 8 سال سے متعلق کوئی تبصرہ جات ہیں؟

7.170 ہر بڑے معاہدے میں تیاری کے مختلف سالوں کی حامل گاڑیوں کا امتزاج شامل کرنے کا تقاضا کیا جائے گا، جس میں معاہدے کی مدت کے دوران مخصوص سنگ میل کی تاریخوں پر کچھ گاڑیوں کو نئی گاڑیوں سے تبدیل کرنے کا تقاضا بھی شامل ہے۔ یہ فلیٹ کے تیاری کے سال کی متوازن پروفائل کو برقرار رکھنے میں مدد کرے گا، اور ساتھ ہی ساتھ آپریٹرز کے لیے سرمایہ کاری کی ضروریات میں توسیع بھی کرے گا۔

سوال L12

کیا آپ کے پاس اس طریقے پر کوئی تبصرہ جات ہیں جس کے تحت مشترکہ اتھارٹی تجویز کردہ فرنچائزنگ اسکیم کے تحت معاہدوں کی خریداری کرے گی، جس میں سروسز کو معاہدے کے حصوں کی صورت میں پیکجنگ کے اندر شامل کیا جائے گا، جیسا کہ کمرشل کیس میں پیراگراف 7.161 سے 7.170 میں بیان کیا گیا ہے؟

سوال L13

کیا آپ کو لگتا ہے کہ فرنچائزنگ کے اجراء کا مجوزہ طریقہ چھوٹے اور درمیانے درجے کے بس آپریٹرز کی ضروریات کا خیال رکھتا ہے، جیسا کہ موزوں معاہدے کے مواقع فراہم کرنے میں؟

7.171 مقصد یہ ہو گا کہ معاہدوں کا جائزہ اور خریداری کے عمل کو مرحلہ وار تقسیم کیا جائے، تاکہ CA کے عملے کے کام کا بوجھ اور خریداری کے عمل میں شامل انتظامیہ کو تقسیم کیا جا سکے۔ اسی طرح، تمام سروسز کے سالانہ جائزے پر بھی غور کرنے کی ضرورت ہو گی۔

7.172 ممکن ہے کہ معاہدے کی مدت کے دوران سروسز میں تبدیلیاں کرنے کی ضرورت پڑے۔ لہذا، معاہدوں میں راستے، ٹائم ٹیبل یا دیگر سروسز کی خصوصیات میں تبدیلیوں کو مدنظر رکھنے کے لیے کچھ لچک شامل کی جائے گی۔ یہ نئے ترقیاتی شعبوں، بدلتی ہوئی طلب اور آمدنی، یا دیگر سروسز کے ساتھ تبادلے کو آسان بنانے کے لیے ضروری ہو سکتا ہے۔ معاہدے کے دوران سروسز میں کسی بھی اہم تبدیلی کو مقررہ طریقوں اور حکومتی انتظامات کے تحت، ایک باضابطہ معاہدے کی تبدیلی کے میکانزم کے ذریعے طے کیا جائے گا۔ جہاں ضروری ہو، تبدیلیوں کو عوامی اور/یا اسٹیک ہولڈر سے مشاورت کے تابع بھی کرنا پڑ سکتا ہے۔

7.173 معاہدوں میں چھوٹی تبدیلیوں کو اصل خریداری کے عمل اور سروسز کی خصوصیت کے حصے کے طور پر طے شدہ بنیادوں پر نمٹایا جائے گا (مثلاً، آپریٹنگ کے اوقات کار یا گاڑیوں کے کلومیٹر میں اہم تبدیلی کی صورت میں لاگت کی تبدیلی)۔ معاہدوں میں مہنگائی کے اثرات کو مدنظر رکھنے کے لیے سالانہ قیمت میں اضافہ شامل ہو گا۔

7.174 بس نیٹ ورک کو بہتر بنانے کے لیے مجموعی بس کی فلیٹس میں کسی بھی اہم اضافے کے لیے علاقے بھر میں بس ڈپو کی اضافی گنجائش کی ضرورت ہو گی۔ مضبوط مسابقت کے مواقع فراہم کرنے کے لیے، CA تین بڑے لائسنس کے لیے ڈپو کی سہولتیں فراہم کرے گی (2 کیمبرج میں، 1 پیٹر بورو میں)۔ سہولتیں مختلف آپریٹرز کی جانب سے مشترکہ ہو سکتی ہیں۔ CA چھوٹی لائسنس کے لیے ڈپو کی سہولتیں فراہم نہیں کرے گی۔

7.175 CA کی طرف سے فراہم کردہ کسی بھی قسم کے ڈپوز کے علاوہ وہ ڈپوز بھی ہوں گے جو بس آپریٹرز کے ملکیت میں ہیں اور/یا استعمال میں ہیں۔ کسی بھی موجودہ ڈپو کو آپریٹرز سے زبردستی خریدنے کا کوئی ارادہ نہیں ہے۔

سوال L14

کیا فرنچائزنگ کے تحت بس ڈپوز کے طریقہ کار سے متعلق آپ کے کوئی تبصرہ جات ہیں؟

7.176 CA علاقے بھر میں تعینات گاڑیوں کے ڈیزائن اور ظاہری شکل میں ہم آہنگی کو برقرار رکھنے کی کوشش کرے گی، تاکہ مسافروں کو کسی بھی آپریٹر سے قطع نظر، معیار اور آرام کی یکساں سطح کا تجربہ حاصل ہو سکے۔ اس میں کیمبرج سائر اور پیٹر بورو کے لیے مخصوص رنگ کی اسکیمز یا ڈیزائن کی خصوصیات کی فراہمی شامل ہو سکتی ہے۔

7.177 آپریٹرز اپنی ملکیت کی گاڑیوں کے فلیٹس پر کنٹرول اور ملکیت برقرار رکھ سکیں گے، تاکہ وہ انہیں اپنے معیاری فلیٹس کی خریداری کی پالیسیوں اور ضروریات کے مطابق فراہم کر سکیں۔ اسی طرح، انہیں معاہدوں کے اختتام پر یا معاہدے کی مدت کے دوران گاڑیوں کی تبدیلی کی صورت میں انہیں دوبارہ تعینات کرنے کی صلاحیت بھی حاصل ہو گی۔

7.178 لہذا، آپریٹرز گاڑیوں کی خریداری کے بارے میں اپنے فیصلے خود کر سکیں گے (CA کی جانب سے مقرر کردہ خصوصیات کو پورا کرنے کے تابع رہتے ہوئے) اور تمام عملیاتی پہلوؤں کے لیے بدستور ذمہ دار رہیں گے۔ CA کی فلیٹ کی نظم کاری، گاڑیوں کی تعیناتی اور دیکھ بھال کے امور میں مشغول ہونے کا ارادہ نہیں ہے۔

7.179 CA صفر اخراج والی گاڑیوں کے فلیٹ کے سلسلے میں قابل قدر پیش رفت دیکھنے کی خواہش رکھتی ہے۔ لہذا، امکان ہے کہ ایسی گاڑیوں کی فراہمی معاہدے کی خصوصیات میں شامل کی جائے گی۔

7.180 فرنچائزڈ نیٹ ورک کے حصہ کے طور پر ایک نیٹ ورک کی واحد شناخت اور برانڈنگ اپنائی جائے گی۔ CA معاہدے کی خصوصیات میں برانڈ گائیڈ لائنز اور گاڑیوں کے عملے کی وردی کی ضروریات فراہم کرے گی اور آپریٹرز کو اپنی تجاویز میں شامل کرنا ہو گا کہ وہ ان کو اپنی گاڑیوں پر کیسے شامل کریں گے۔

7.181 معاہدے اس طرح سے مرتب اور مخصوص کیے جائیں گے کہ آپریٹرز تیاری کے مختلف سالوں کی گاڑیوں کے فلیٹس تعینات کر سکیں، جس سے معاہدے کے آغاز پر زائد سرمایہ کاری کی ضرورت سے بچا جا سکے۔ لہذا، زیادہ تر گاڑیوں کو فرنچائزنگ کے آغاز کے بعد کی مدت کے لیے بھی علاقہ میں تعینات رکھا جا سکے گا۔ معاہدوں کی خریداری کے لیے ٹائم اسکیلز گاڑیوں کے حصول کے لیے لیڈ-ان یا تیار کرنے کی مدتیں فراہم کریں گے۔

7.182 فرنچائز کی مدتوں کے اختتام پر، آپریٹرز کو اس چیز کی آزادی ہوگی کہ وہ ان گاڑیوں کو اپنی مرضی کے مطابق استعمال کر سکیں، جس میں انہیں کہیں اور منتقل کرنا، کیمبرج شائر اور پیٹر بورو کے اندر کسی دوسرے معاہدے میں شامل کرنا، یا انہیں دوسرے آنے والے آپریٹر کو فروخت کرنا شامل ہے۔

7.183 کچھ مخصوص معاملات میں، جہاں CA نئی ٹیکنالوجیز یا ایندھن کو آزمانا چاہتی ہے یا جدید گاڑیوں کے استعمال کو فروغ دینا چاہتی ہے، وہ خود گاڑیوں کی خریداری کر سکتی ہے اور انہیں آپریٹرز کو سروسز پر استعمال کے لیے فراہم کر سکتی ہے۔ ایسی صورتوں میں، گاڑیاں CA کی ملکیت میں رہیں گی اور معاہدے کی مدت کے اختتام پر انہیں واپس کر دی جائیں گی۔

7.184 یہ امید کی جاتی ہے کہ آپریٹرز گاڑیوں پر موجود کسی بھی ساز و سامان کے ذمہ دار ہوں گے، جو دوبارہ CA کی جانب سے مقرر کردہ سروس کی خصوصیات پر پورا اتریں گے۔ اس میں ٹکٹ مشینیں اور دیگر متعلقہ ساز و سامان شامل ہوگا، جیسے ٹیپ-آن ٹیپ-آف کارڈ ریڈرز، جو نیٹ ورک بھر کے ٹکٹنگ اور کرایوں کی مخصوص کردہ ساخت پر منحصر ہوں گے۔ ایک تقاضا ہوگا کہ ایک آپریٹر کی طرف سے جاری کردہ ٹکٹ کسی بھی دوسرے آپریٹر کے ذریعے پڑھا اور تسلیم کیا جا سکے۔

7.185 یہ امید کی جاتی ہے کہ تمام بسز میں درج ذیل چیزیں نصب ہوں گی:

- CCTV کیمرے (دونوں داخلی اور بیرونی طرف دیکھنے والے)
- خودکار گاڑیوں کا مقام اور حقیقی وقت کی معلومات کی نمائش کے لیے ضروری فیڈز فراہم کرنے کی صلاحیت
- ڈرائیور کے ساتھ براہ راست رابطے کی ایک قسم
- بس پر آڈیو-ویڈیو اعلانات
- تمام سیٹوں پر USB چارجنگ پوائنٹس
- ڈرائیور اور گاڑی کی نگرانی کا ساز و سامان (اچھے ڈرائیونگ کے معیار اور ایندھن کی مؤثر ڈرائیونگ کو فروغ دینے کے لیے)۔

سوال L15

کیا فرنچائزنگ اور مستقبل کی خریداری کے تحت آپریٹرز کے بسز اور بس کے سامان کی ذمہ داری برقرار رکھنے کے بارے میں آپ کے پاس کوئی تبصرہ جات ہیں؟

7.186 یہ ارادہ کیا گیا ہے کہ فرنچائزنگ ماڈل ایک تعاونی یا پارٹنرشپ کے طریقہ کار کو تخلیق کرے گا جس میں CA، آپریٹرز اور دیگر اسٹیک ہولڈرز کے درمیان ایک دوسرے کی صلاحیتوں کو تسلیم کیا جائے گا اور ان کے لحاظ سے ترقی کی جائے گی۔ لہذا، جبکہ CA نیٹ ورک کی ملکیت لے گی، لیکن اسے آپریٹرز کے ساتھ مل کر ڈیزائن، منصوبہ بندی، اور ترقی دی جائے گی۔

7.187 آپریٹرز کی مقامی بس سروسز پر بسز اور ڈرائیورز کی روزمرہ کی تعیناتی کے انتظام میں مہارت کو مدنظر رکھتے ہوئے، یہ ارادہ ہے کہ انہیں اس آزادی کو برقرار رکھنے کا موقع دیا جائے، جس میں گاڑیوں اور سامان کی اقسام کا فیصلہ کرنے کی صلاحیت اور سروسز کو کچھ حد تک CA کے ساتھ مل کر ڈیزائن کرنے کی آزادی شامل ہے۔ ہر سال، آپریٹرز کو سروس کے معیارات میں مجوزہ ترامیم پیش کرنے کا موقع ملے گا، جس پر سالانہ جائزے کے عمل کے دوران CA کے ساتھ غور و خوض اور تبادلہ خیال کیا جائے گا۔

7.188 مشترکہ ذمہ داری کے ماڈل کے پیش نظر، مختلف فریقین کا خطرے میں بھی ایک حصہ ہوگا۔ ابتدائی طور پر یہ ارادہ کیا گیا ہے کہ CA تمام آمدنی کو برقرار رکھے گی، جبکہ مسافروں کی تعداد میں اضافے کے لیے انعامات بھی فراہم کیے جائیں گے۔ CA تمام کرائے مقرر کرے گی اور دستیاب ٹکٹنگ پروڈکٹس کی وضاحت کرے گی۔ ارادہ یہ ہے کہ کرائے سادہ ہوں گے

اور مختلف ٹکننگ پروڈکٹس کی تعداد کم سے کم ہو گی۔ ٹکٹس پورے نیٹ ورک میں کسی بھی آپریٹر کے ساتھ استعمال کے لیے دستیاب ہوں گے۔

7.189 آپریٹرز اپنی انفرادی پروڈکٹس کو یکطرفہ طور پر پیش کرنے کے قابل نہیں ہوں گے، جب تک کہ CA کے ساتھ کسی مختصر مدتی خصوصی پروموشن یا کسی انفرادی سروس یا ذیلی نیٹ ورک کے لیے مارکیٹنگ مہم کے حصے کے طور پر متفق نہ ہو، اور جس کا مقصد متفقہ مدت کے دوران استعمال میں اضافے یا موڈ شفٹ کو فروغ دینا ہو۔

7.190 فرنچائزڈ ماڈل کے تحت خریداری کے پہلے مرحلے میں، محدود موجودہ ڈیٹا دستیاب ہو سکتا ہے، کیونکہ سروس کی خصوصیات موجودہ خصوصیات سے مختلف ہو سکتی ہیں اور کچھ بالکل نئی سروسز مخصوص کی جا سکتی ہیں۔ لہذا، یہ سروسز صرف لاگت کی بنیاد پر ٹینڈر کی جائیں گی، تاکہ مستقبل کے ٹینڈرنگ مراحل کے لیے ڈیٹا جمع کیا جا سکے، جہاں معاہدات کو لاگت اور سبسڈی دونوں کی بنیاد پر ٹینڈر کیا جا سکتا ہے اور انہیں CA کے لیے سب سے زیادہ فائدے مند طریقے سے تفویض کیا جا سکتا ہے۔

7.191 نظام کی یکسانیت اور مرئیت، اور سروسز کے معیارات کی ہم آہنگی کی خواہش کے پیش نظر، CA بس اسٹاپس اور دیگر مسافروں کے انتظار کے انفراسٹرکچر کی فراہمی اور دیکھ بھال کی ذمہ دار ہو گی۔ یہ تمام میڈیا کے ذریعے معلومات کی فراہمی کی ہم آہنگی اور انتظام بھی کرے گی۔ آپریٹرز کو اس کے ساتھ دوسرے تکمیلی مارکیٹنگ اقدامات شامل کرنے کی ترغیب دی جائے گی۔

7.192 فرنچائزنگ کی طرف منتقلی کے نتیجے میں ممکن ہے کہ سروسز نئی کمپنیوں کے ذریعے سنبھالی جائیں۔ ایسی صورتوں میں، عملے کو ایک آپریٹر سے دوسرے آپریٹر کے پاس منتقلی کی ضرورت ہو سکتی ہے، جو کہ ضمانتوں کی منتقلی (روزگار کا تحفظ) کے ضابطے 2006 (TUPE) کے تحت ہوتا ہے۔ CA موجودہ بس آپریٹرز اور مقامی ملازمین کے نمائندوں کے ساتھ مل کر ان معیارات کا تعین کرے گی جن کے ذریعے یہ طے کیا جا سکے کہ کون سے عملے کو متاثرہ مقامی سروس کے ساتھ بنیادی طور پر منسلک ہے اور اس لیے ممکنہ منتقلی کے لیے اسے زیر غور لایا جا سکے۔

سوال L16

اگر تجویز کردہ فرنچائزنگ اسکیم کو نافذ کیا گیا تھا تو ممکن ہے کہ کچھ آپریٹرز کے ملازمین دوسرے آپریٹر یا ممکنہ طور پر مشترکہ اتھارٹی کے پاس منتقل ہو جائیں۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

7.193 فرنچائزنگ کے نافذ ہونے کے بعد، اسکیم کے مؤثر عمل درآمد کے طریقے پر مشاورت کرنا اہم ہو گا۔ پہلے معاہدے پر دستخط کرنے کے 24 ماہ کی مدت کے اندر، CA دلچسپی رکھنے والے فریقین اور اسٹیک ہولڈرز کے درمیان ابتدائی مشاورت کرے گی۔ اس کے بعد یہ وقتاً فوقتاً مشاورت کرے گی۔ مشاورت کے فیڈبیک کا استعمال فرنچائزنگ اسکیم کے طریقہ کار کی نظر ثانی کرنے کے لیے کیا جائے گا۔

سوال L17

کیا فرنچائزنگ کی کارکردگی کو جانچنے کے لیے تجویز کردہ مشاورتی طریقہ کار سے متعلق آپ کے کوئی تبصرہ جات ہیں؟

7.194 ٹیبل 7-15 فرنچائزنگ کے تحت تجویز کردہ ذمہ داریوں کا خلاصہ پیش کرتا ہے۔

ٹیبل 7-15: فرنچائزنگ کے تحت ذمہ داریاں

آپریٹرز	CPCA
سروسز کو چلانے کے لیے ٹینڈر دینا، تفصیلات کے جواب میں خیالات اور سروسز میں بہتریاں فراہم کرنا۔	نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور خریداری۔
سروسز کی خصوصیات پر پورا اترنے والی گاڑیوں اور سامان کی فراہمی۔	سروس کی ضروریات، ٹائم ٹیبلز اور کوالٹی کے معیارات واضح کریں۔

سروس نمبرز اور یکساں روٹ برانڈنگ کی وضاحت کریں۔	سروسز کی خصوصیات میں واضح کیے گئے CA کے مقرر کردہ پیرامیٹرز کے مطابق ڈیزائن کرنا۔
کرائے مقرر کرنا اور ٹکنگ پروڈکٹس کی وضاحت کرنا۔ لاگت پر مبنی معاہدہ جات پر، کرائے کی آمدنی اور آمدنی کے تحفظ کے لیے ذمہ دار ہونا۔ سبسڈی پر مبنی معاہدہ جات پر آمدنی کے لیے کوئی بھی ذمہ داری نہیں ہے۔	سبسڈی پر مبنی معاہدہ جات پر، کرایوں کی وصولی اور آمدنی کو محفوظ رکھنے کا ذمہ دار ہونا۔ لاگت پر مبنی معاہدہ جات پر، کرایوں کی وصولی اور اس آمدنی کو CA کو منتقل کرنے کا ذمہ دار ہونا۔
بس اسٹیشنز، بس اسٹاپس اور مسافروں کے انتظار سے متعلقہ انفراسٹرکچر کی فراہمی اور دیکھ بھال۔	ہدایات کے مطابق انفراسٹرکچر کا استعمال کریں۔
نیٹ ورک کے حساب سے شناخت، برانڈنگ اور تشہیر کریں۔	وردی، شناخت اور برانڈنگ کی غرض سے گاڑیوں کی تقسیم سمیت کوئی ضروریات شامل ہیں۔
جامع معلومات (ویب، کاغذ، اسٹاپ پر، حقیقی وقت) کا نظم کریں، فراہم کریں اور برقرار رکھیں۔ آپریٹرز کے ساتھ نیٹ ورک کے استعمال کی مارکیٹ اور تشہیر کرنا۔	نیٹ ورک کی مارکیٹنگ کریں اور اس کے استعمال کو CA کی طرف سے منظور شدہ اقدامات کے ذریعے فروغ دیں۔
سروس کی کارکردگی کی نگرانی کرنا۔	سروس کی کارکردگی کی نگرانی کریں اور اس حوالے سے رپورٹ کریں۔
مل کر سروسز پر نظرثانی کرنا اور انہیں تیار کرنا۔	مل کر سروسز پر نظرثانی کرنا اور انہیں تیار کرنا۔

سوال L18

کیا مشترکہ اتھارٹی اور بس آپریٹرز کے درمیان خطرات اور ذمہ داریاں بانٹنے سے متعلق آپ کے کوئی تبصرہ جات ہیں؟

فرنچائزنگ – کاروباری تحفظات

CA 7.195 کے لیے فرنچائزنگ کے ساتھ مختلف کاروباری خطرات موجود ہیں۔ یہ ٹیبل 7-16 میں بیان کیے گئے ہیں، ساتھ ہی وہ اقدامات بھی دیے گئے ہیں CA جن کی تخفیف کے لیے اٹھا سکتی ہے۔

ٹیبل 7-16: فرنچائزنگ کے کاروباری خطرات

فرنچائزنگ کے کاروباری خطرات	
خطرہ	تخفیف
آپریٹرز فرنچائزنگ کے آغاز سے قبل تیزی سے سروسز میں تبدیلی، کمی یا انخلاء کر سکتے ہیں۔	یہ تصور کیا جاتا ہے کہ موجودہ آپریٹرز فرنچائزڈ سروسز چلانے کے لیے علاقہ میں موجودگی برقرار رکھنا چاہیں گے۔ اسی طرح، امید ہے کہ وہ فرنچائزڈ سروسز کے اجراء تک اپنے اثاثوں کو کاروباری سروسز پر استعمال کرتے رہیں گے۔
اگر سروسز واپس لے لی جاتی ہیں، تو CPCA دوسرے آپریٹرز کو عارضی متبادل سروسز متعارف کروانے کی دعوت دے گی، یا جہاں ضروری ہو، قلیل مدتی سروس معاہدے فراہم کرے گی۔	

CA کے پاس فرنچائزنگ کے کامیاب نفاذ کے لیے وسائل یا صلاحیت ناکافی ہو سکتی ہے۔	CA اپنے اندرونی وسائل اور نفاذ کے منصوبے کو تیار کر رہی ہے اور گنجائش اور قابلیت بڑھانے کے لیے اپنی اندرونی ٹیم کی توسیع شروع کر دی ہے۔
آپریٹرز مشاورت کے دوران فرنچائزنگ کی مجوزہ شرائط کی مخالفت کرتے ہیں۔	اتھارٹی کے پاس تعاون کرنے کے لیے ماہرین کی بیرونی معاونت کے انتظامات بھی موجود ہیں۔
فرنچائزنگ کے فیصلے اور پیشرفت بس سروسز ایکٹ 2017 میں وضع کردہ تقاضوں کے مطابق ہیں۔	بس آپریٹرز فورم کے ذریعے موجودہ بس آپریٹرز کے ساتھ باقاعدہ مشغولیت نے انہیں ممکنہ فرنچائزنگ سے متعلق امور کے حوالے سے باخبر رکھا ہے اور تبصرے کے مواقع فراہم کیے ہیں۔
فرنچائزنگ کے نفاذ یا طریقہ کار میں مسائل اور تاخیر کے نتیجے میں CA کے لیے ساکھ کا خطرہ۔	اس امر کو یقینی بنانا کہ نفاذ سے متعلقہ تفصیلی منصوبے موجود ہیں اور پروگرام کے مطابق فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے مناسب وسائل اور صلاحیت موجود ہے۔
فرنچائزڈ سروسز کی فراہمی میں مارکیٹ کی عدم دلچسپی۔	پورے دورانیے میں اچھے مواصلات کو یقینی بنائیں، تاکہ جو ہو رہا ہو اس کے بارے میں اچھی طرح سے آگاہی ہو اور توقعات کو بہتر طریقے سے منظم کیا جا سکے۔
فرنچائزنگ کے نفاذ کا خطرہ ہے کہ CA فرنچائزنگ کے لیے ایک مسابقتی مارکیٹ تخلیق نہ کر سکے، اور اس کے نتیجے میں چند آپریٹرز کی طرف سے فرنچائز کی زیادہ بولی کی قیمتیں لگائی جا سکتی ہیں، اور اس لیے تمام معاہدے تفویض کرنا مشکل ہو جائے گا۔	مارکیٹ کے ساتھ مستقل رابطہ برقرار رکھیں تاکہ ان کی دلچسپیوں کو سمجھا جا سکے اور اسی کے مطابق معاہدے ڈیزائن کیے جا سکیں۔
اس امر کا خطرہ ہے کہ CA فرنچائزنگ کے لیے ایک مسابقتی مارکیٹ تخلیق نہ کر سکے، اور اس کے نتیجے میں چند آپریٹرز کی طرف سے فرنچائز کی زیادہ بولی کی قیمتیں لگائی جا سکتی ہیں، اور اس لیے تمام معاہدے تفویض کرنا مشکل ہو جائے گا۔	معاہدوں کو اس طرح ڈیزائن کریں کہ یہ ہر قسم کے آپریٹرز، جو موجود ہوں اور جو علاقے میں فی الحال آپریٹ نہ کر رہے ہوں دونوں، کے لیے پُرکشش ہوں۔
چھوٹے اور درمیانے درجے کے آپریٹرز فرنچائز میں دلچسپی ظاہر کرنے میں ناکام رہتے ہیں۔	معاہدوں کو اس طرح ڈیزائن کریں کہ یہ ہر قسم کے آپریٹرز، جو موجود ہوں اور جو علاقے میں فی الحال آپریٹ نہ کر رہے ہوں دونوں، کے لیے پُرکشش ہوں۔
چھوٹے اور درمیانے درجے کے آپریٹرز فرنچائز میں دلچسپی ظاہر کرنے میں ناکام رہتے ہیں۔	معاہدوں کو اس طرح ڈیزائن کریں کہ یہ ہر قسم کے آپریٹرز، جو موجود ہوں اور جو علاقے میں فی الحال آپریٹ نہ کر رہے ہوں دونوں، کے لیے پُرکشش ہوں۔

CA 7.196 کے کاروباری مقاصد کے مقابلے میں ٹیبل 7-17 فرنچائزنگ کے تحت بس انتظامات کا تشخیصی خلاصہ فراہم کرتا ہے۔ سرخ رنگ ہدف کے پورا ہونے کے عدم امکان کو ظاہر کرتا ہے؛ گہرا زرد رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے، لیکن کچھ چیلنجز کے ساتھ؛ اور سبز رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 7-17: کاروباری اہداف کا حصول

فرنچائزنگ کے تحت بس سروسز کی فراہمی کے ذریعے کاروباری اہداف کا حصول		
کاروباری مقصد	وضاحت	درجہ بندی
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ	CA فرنچائزنگ اسکیم کے مجموعی ڈیزائن کو کنٹرول کر سکتا ہے تاکہ اس کے مطلوبہ مقاصد حاصل ہو سکیں۔	
	CA ایک بس نیٹ ورک کی منصوبہ بندی، ڈیزائن، اور نفاذ کرنے کے قابل ہو گی جو اس کی پالیسی کے مقاصد کو پورا کرتا ہو اور رہائشیوں کی ضروریات اور خواہشات کی عکاسی کرتا ہو، بشمول سروس روٹس اور ٹائم ٹیبلز؛ سروس کی ہم آہنگی اور روابط؛ کرائے اور ٹکننگ؛ اور فلیٹ کی ضروریات۔	

فرنچائزنگ کے تحت بس سروسز کی فراہمی کے ذریعے کاروباری اہداف کا حصول		
درجہ بندی	وضاحت	کاروباری مقصد
	<p>CA کو بس سروسز پر عوامی پیسے خرچ کرنے کے نتائج پر زیادہ اثر و رسوخ حاصل ہو گا، جس سے سروسز کے معیار میں بہتری آئے گی۔</p> <p>فرنچائز معاہدوں میں، معاہدے کی مدت کے دوران ضروری سروس کی تبدیلیوں کو آسان بنانے کے لیے معقول لچک موجود ہو گی۔</p>	
	<p>CA کے پاس منافع بخش سروسز اور ان سروسز کو ایک ساتھ منظم کرنے کی صلاحیت موجود ہو گی جن کو معاونت کی ضرورت ہوتی ہے۔</p> <p>معاہدہ جاتی پیکجز سروسز کی مؤثر کراس سبسٹانڈیشن کے ذریعے بہترین قیمت حاصل کریں گے، جس سے قیمت کم کرنے میں مدد ملے گی۔</p> <p>موجودہ ردعمل پر مبنی طریقہ کار کے بجائے مارکیٹ کا فعال انتظام۔</p> <p>CA ایسے اثاثوں میں سرمایہ کاری کرنے کے قابل ہو گی (جیسا کہ ڈپوز) جو کاروباری مارجن میں حصہ ڈالنے کے بجائے طویل مدت کے دوران پبلک سیکٹر کے لیے قدر فراہم کرنے کی صلاحیت رکھتے ہوں۔</p>	بہتر قدر
	<p>سڑکوں سے مقابلہ (جو فی الحال موجود نہیں ہے) معاہدوں کے لیے مقابلہ کرنے کی طرف منتقل ہو جائے گا، جس سے آپریٹرز کی دلچسپی کو متوجہ کرنے کا امکان زیادہ ہو گا۔</p> <p>معاہدے مختلف قسم کے آپریٹرز، وہ جو پہلے ہی علاقے میں کام کر رہے ہیں اور وہ جو نہیں کر رہے، ان کی دلچسپی کا مرکز بننے کے لیے ڈیزائن کیے گئے ہیں۔</p>	بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت
	<p>فرنچائزنگ ذمہ داریوں اور خطرات کو بہتر طریقے سے ایسے افراد کو تفویض کرنے کی اجازت دے سکتی ہے جو انہیں سب سے زیادہ منظم کرنے کے قابل ہوں۔</p> <p>اگرچہ CA زیادہ سے زیادہ کم لاگت والے معاہدے تفویض کر کے زیادہ منافع کے خطرات کا سامنا کرے گی، تاہم دیگر خطرات (گاڑیوں، سامان اور ڈپوز کی فراہمی) بدستور آپریٹرز کے ساتھ موجود رہیں گے۔</p> <p>فرنچائزنگ کی حکمت عملی دیگر فرنچائزڈ علاقوں کے مقابلے میں زیادہ ذمہ داریوں اور خطرات کی مشترکہ تقسیم کو آسان بنائے گی۔</p> <p>مجموعی طور پر، نیٹ ورک زیادہ مستحکم ہو گا، جو ترقی کی بنیاد فراہم کرے گا اور عدم استحکام اور تنزلی سے منسلک کچھ خطرات کو کم کرے گا (جو موجودہ صورتحال کے مطابق ہے)۔</p>	خطرے کی مناسب تفویض
	<p>فرنچائزنگ کی تیاری اور نفاذ کے لیے بڑی مقدار میں وسائل اور صلاحیت کی ضرورت ہے، بشمول خریداری اور معاہدے کی نظم کاری، مارکیٹ کو تیار کرنا تاکہ مناسب مسابقت کو یقینی بنایا جا سکے، اور نیٹ ورک کو منظم اور برقرار رکھنے کے لیے اندرونی مہارتوں اور وسائل کا قیام۔</p> <p>مقاصد کے نفاذ اور حصول کو ایک جامع اور مکمل نقطہ نظر اختیار کرنے کی صلاحیت سے آسان بنایا جاتا ہے۔</p>	نفاذ کی آسانی
	<p>فرنچائز معاہدے مناسب لچک کے ساتھ قائم کیے جا سکتے ہیں تاکہ مارکیٹ میں کسی جھٹکے کی صورت میں سروس کی تبدیلیوں اور نیٹ ورک کی دوبارہ تشکیل کاری کو آسان بنایا جا سکے۔ معاہدے کے دوران تبدیلی کے امکانات کے نتیجے میں معاہدے کی قیمتیں زیادہ ہو سکتی ہیں۔</p> <p>مارکیٹ میں کسی جھٹکے کی صورت میں، CA کے پاس جواب کو ہم آہنگ اور منظم کرنے کی بڑی ذمہ داری ہو گی، جس میں آپریٹرز کے ساتھ رابطہ قائم کرنا اور حکومت سے معاونت کی درخواست کرنا شامل ہے۔</p>	بحالی اور لچک پذیری

7.197 موجودہ انتظامات کے مقابلے میں، مجوزہ فرنچائزنگ کا اختیار، CA کو بس نیٹ ورک کے نتائج پر زیادہ کنٹرول حاصل کرنے کی صلاحیت فراہم کرے گا اور ایک نمایاں طور پر بہتر، جامع، اور مربوط بس نیٹ ورک کے لیے اس کے مقاصد کو پورا کرے گا۔

7.198 یہ واضح ہے کہ فرنچائزنگ کو کاروباری خطرات کو منظم کرنے اور کاروباری مقاصد حاصل کرنے کے لیے بڑی مقدار میں وسائل کی فراہمی کی ضرورت ہوگی۔ تاہم، درج بالا جانچ یہ ظاہر کرتی ہے کہ CA ان خطرات کو منظم کرنے اور کاروباری مقاصد کے حصول کے لیے کس طرح سے پرعزم ہے۔

سوال L19

کیا درج بالا جانچ پر آپ کے اس امر سے متعلق کوئی بھی تبصرہ جات ہیں کہ فرنچائزنگ کس طرح مشترکہ اتھارٹی کو بس نیٹ ورک کی نظم کاری کرنے اور اس کے کاروباری اہداف کے حصول کے قابل بنائے گی؟

ممکنہ بہتر کردہ پارٹنرشپ

7.199 مارچ 2021 میں بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی کی اشاعت کے بعد، تمام مقامی اتھارٹی کے علاقوں میں ایک بہتر کردہ پارٹنرشپ (EP) یا بس فرنچائزنگ موجود ہونی چاہیے۔ چونکہ CA نے فرنچائزنگ کے کیس کا جائزہ لینے کا ارادہ ظاہر کرنے کا نوٹس شائع کیا تھا اور اس ماڈل کو فعال طور پر اپنانا جاری رکھا تھا، اس لیے EP قائم کرنے کی ضرورت نہیں تھی۔ لہذا، بسز بدستور ایک آزادانہ ماحول میں چلتی رہتی ہیں، جیسا کہ اس کاروباری کیس کو موجودہ صورتحال کے طور پر بیان کیا گیا ہے۔

7.200 واضح طور پر، اگر فرنچائزنگ کا اجراء نہیں کیا جاتا، تو CA بس آپریٹرز کے ساتھ ایک EP منصوبہ اور اسکیم تیار کرے گا۔ یہ منصوبہ BSIP میں بیان کی گئی پالیسی اور مقصد کی عکاسی کرے گا، جبکہ اسکیم مقامی اتھارٹیز کی طرف سے سہولتوں اور اقدامات کی فراہمی کے حوالے سے معاہدے طے کرے گی، ساتھ ہی بس آپریٹرز پر سروس فراہم کرنے کے حوالے سے درکار شرائط بھی مرتب کرے گی۔ کیمرج سائبر اور پیٹر بورو میں بسز کے لیے بلند عزائم کی سطح کے پیش نظر، EP بھی بامقصد ہوگا۔ لہذا اس سیکشن میں ایک بامقصد EP اسکیم کے کاروباری پیرامیٹرز پر غور کیا گیا ہے۔

7.201 EP ایک معاہدہ ہے جو مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹی (اور جہاں مناسب ہو وہاں دیگر اتھارٹیز) اور مقامی بس آپریٹرز کے درمیان ہوتا ہے تاکہ مقامی بس سروسز کو بہتر بنایا جا سکے۔ اس میں ان بہتریوں کا واضح تصور شامل ہوتا ہے جنہیں EP حاصل کرنے کا ارادہ رکھتا ہے (جیسے EP منصوبہ کہا جاتا ہے) اور انہیں حاصل کرنے کے لیے اقدامات (ایک یا زیادہ EP اسکیموں میں بیان کیے گئے) شامل ہوتے ہیں۔ یہ اتھارٹی اور مقامی بس آپریٹرز کے درمیان ایک مشترکہ تجویز ہے۔ EP کے عمل میں آنے کے لیے، دونوں اتھارٹی اور آپریٹرز کے متعین حصے کو اس پر متفق ہونا ضروری ہے۔ اس لیے، یہ ضروری ہے کہ تمام فریقین ترقیاتی عمل کے دوران مشغول رہیں تاکہ اس میں شامل معاہدوں کی مکمل معاونت حاصل ہو اور ان کے منظور ہونے کا امکان ہو۔

7.202 یہ ممکن ہے کہ مختلف EP اسکیمز مختلف علاقوں کا احاطہ کریں یا EP اسکیمز صرف مخصوص پہلوؤں کی فراہمی کا احاطہ کریں۔ ہر کیس میں، یہ صرف ان سروسز پر اثر انداز ہوں گی جو ہر اسکیم میں متعین علاقے میں چل رہی ہیں۔

7.203 EP صرف مارکیٹ کی مشاورت اور آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کے ذریعے حاصل کیا جا سکتا ہے۔ EP کی تشکیل میں، مقامی بس آپریٹرز اپنی رائے فراہم کرنے اور CPCA یا دیگر بس آپریٹرز کی طرف سے کسی بھی متعلقہ تجاویز کی معاونت کرنے یا نہ کرنے کی تصدیق کرنے کے قابل ہوتے ہیں۔ EP اسکیم تیار کیے جانے کے لیے، EP اسکیم کے مواد سے تمام آپریٹرز کو متفق ہونے کی ضرورت نہیں ہے۔ آپریٹرز کو اعتراض کرنے کا حق حاصل ہے، اور اگر دو اعتراض کے معیار میں سے کوئی ایک پورا ہوتا ہے، تو EP تیار نہیں کی جا سکتی۔ یہ اس لیے ہے تاکہ کوئی غالب آپریٹر ایسے تقاضے نافذ نہ کر سکے جو دوسرے چھوٹے آپریٹرز کے لیے نقصان دہ ہو سکتے ہیں۔ اگر اعتراض کے معیار پورے نہیں ہوتے، تو متعلقہ تجویز کو منظور کیا جا

سکتا ہے۔ ایک بار متفق ہونے کے بعد، EP اسکیم اس علاقے میں موجود تمام اہل مقامی سروسز کے آپریٹرز پر لازمی ہو جاتی ہے۔

7.204 ایک EP اسکیم، EP منصوبے کے علاقے، یعنی کیمبرج سٹائر اور پیٹر بورو کی مشترکہ اتھارٹی کے انتظامی علاقے میں چلنے والی تمام مقامی اہل بس سروسز کی بہتری کی معاونت کرے گی۔ EP اسکیم کی آغاز کی تاریخ CPCA کے ذریعے اسے تیار کیے جانے کے 7 دن بعد ہوگی۔

7.205 EP اسکیم کی کوئی مخصوص اختتامی تاریخ نہیں ہوگی اور یہ تب تک مؤثر رہے گی جب تک کہ اس میں تبدیلی نہ کی جائے یا اسے منسوخ نہ کیا جائے۔ یہ کم از کم ایک سالانہ جائزے کے تابع ہوگی۔

7.206 اسکیم، EP منصوبے کے علاقے میں ایک یا زیادہ رکنے کے مقامات کے ساتھ رجسٹرڈ مقامی بس سروسز پر لاگو ہوگی، سوائے اس صورت کے جب اسکیم کے تحت مستثنی ہوں۔ اسکیم کے تقاضوں سے مستثنی سروسز درج ذیل ہیں:

- اسکولوں یا کام کی مقامی بس سروسز جو BSOG کے لیے اہل نہیں ہے۔
- کراس ہاؤنڈری رجسٹرڈ مقامی بس سروسز جو EP علاقے میں اپنے رجسٹرڈ مائلجیج کی کم از کم 10% سے کم کے ساتھ چلتی ہیں۔
- 1985 کے ایکٹ کے سیکشن 22 کے تحت چلائی جانے والی سروسز
- ایک رجسٹرڈ مقامی بس سروسز جو ایک تفریحی یا ٹورسروس ہے۔
- کوئی بھی دوسری رجسٹرڈ مقامی بس سروسز جس کے متعلق آپریٹرز اور اتھارٹی یہ فیصلہ کریں کہ EP اسکیم کے تمام یا مخصوص تقاضوں سے مستثنی ہونا چاہئیں۔

7.207 EP اسکیم کی نگرانی اور ترقی ایک EP بورڈ کے ذریعے کی جائے گی۔ یہ موجودہ بس آپریٹرز فورم سے تشکیل دی جائے گی، جس میں وہی ممبرشپ برقرار رہے گی:

- CPCA افسران
- ہائی وے اتھارٹی کے افسران (کیمبرج سٹائر کاؤنٹی کونسل اور پیٹر بورو سٹی کونسل)
- تمام بس آپریٹرز جو اہل مقامی بس سروسز فراہم کرتے ہیں
- کمیونٹی ٹرانسپورٹ کے نمائندگان
- ٹرانسپورٹ فوکس

7.208 مقامی اتھارٹیز اور بس آپریٹرز مخصوص اقدامات اور تقاضوں کے پابند رہیں گے اور ان کے پاس ووٹنگ کے حقوق ہوں گے۔ دیگر نمائندگان شراکت، معلومات فراہم کرنے اور چیلنج کرنے کے لیے شرکت کریں گے، لیکن وہ معاہدوں اور تقاضوں کے تابع نہیں ہوں گے (اور ووٹنگ کے حقوق نہیں رکھیں گے)۔

7.209 EP بورڈ اپنی میٹنگز اور کاروبار کو ایک الگ دستاویز میں بیان کردہ حوالے کی شرائط کے مطابق انجام دے گا۔

7.210 EP بورڈ پر موجود ایک یا زیادہ نمائندگان کی جانب سے نمایاں کردہ EP اسکیم کی ممکنہ تبدیلیوں کو زیر غور لایا جائے گا۔ کسی بھی تبدیلی کا تجویز کنندہ اس امر کی نشاندہی کرے گا کہ یہ EP منصوبے میں وضاحت کردہ اہداف اور مقامی ٹرانسپورٹ کی موجودہ پالیسیز کے حصول میں کیسے کردار ادا کر سکتی ہے۔ کسی ممکنہ تبدیلی کے لیے درست درخواست موصول ہونے پر، CA میٹنگ کے لیے کم از کم 14 دن کا نوٹس دے کر، EP بورڈ کو دوبارہ طلب کرے گی، تاکہ تجویز پر غور کیا جا سکے۔ اگر، میٹنگ میں، EP بورڈ کے تمام موجود ووٹنگ ممبرز کی جانب سے مجوزہ تبدیلی پر اتفاق کر لیا جاتا ہے، تو CA EP اسکیم میں تبدیلی کر دے گی، جو اس کی منظوری سے مشروط ہے۔

7.211 EP بورڈ کے وہ ممبرز جو میٹنگ میں موجود نہیں ہوں گے، ان سے متعلق یہ سمجھا جائے گا کہ انہوں نے فیصلے میں شامل ہونے سے اجتناب کیا ہے۔

7.212 اگر سب بس آپریٹرز کے ایسے موجود نمائندگان کے درمیان مکمل اتفاق نہیں ہوتا جو موجودہ اسکیم یا مجوزہ تبدیلی سے متاثر ہو رہے ہیں، تو مجوزہ تبدیلی کو، ٹرانسپورٹ ایکٹ 2000 (سیکشن 2 (138L) کے حصہ 2 کے بجائے، 14 دن پر مبنی اعتراض کی مختصر مدت کے ساتھ آپریٹر کے اعتراض سے متعلقہ میکانزم میں جمع کروا دیا جائے گا۔ مجوزہ تبدیلی کا

اشتہار CA کی ویب سائٹ پر دیا جائے گا اور EP اسکیم کے علاقے میں موجود اہل مقامی سروسز کے آپریٹرز کو ای میل کیا جائے گا۔ اعتراضات کو صرف اسی صورت میں درست تصور کیا جائے گا کی جہاں انہیں کسی ایسے آپریٹر کی جانب سے یا اس کی ذمہ داری پر اٹھایا جائے جو مجوزہ تبدیلی سے متاثر ہو رہا ہے۔ اگر تجویز آپریٹر کے اعتراض سے متعلقہ میکانزم میں کامیاب ہو جاتی ہے، تو EP اسکیم میں تبدیلی کر دیے گی، جو اس کی منظوری سے مشروط ہے۔

7.213 تمام صورتوں میں، کسی EP اسکیم یا تبدیلی کا نفاذ صرف اس صورت میں ہو گا کہ اگر یہ CA کی جانب سے کی گئی ہو۔ اگر، کسی بھی وجہ سے، CA معاہدے سے اتفاق نہیں کرتی، تو یہ اسکیم تیار نہ کرنے یا تبدیلی نہ کرنے کے اپنے حق کا استعمال کر سکتی ہے، تاکہ اس کا نفاذ نہ کیا جا سکے۔

7.214 اگر، کسی وجہ سے، EP اسکیم کو منسوخ کرنا ضروری ہو جاتا ہے، تو EP بورڈ کو دوبارہ طلب کیا جائے گا اور اسی طریقے پر عمل کیا جائے گا، جو کسی تبدیلی کے لیے متعین کیا گیا ہے۔

7.215 اگر EP منصوبے کو کسی بھی وقت منسوخ کیا جاتا ہے، تو EP اسکیم خود بخود منسوخ ہو جائے گی، کیونکہ یہ نافذ کردہ متعلقہ EP منصوبے کے بغیر وجود میں نہیں آسکتی۔ اس طرح، اگر EP اسکیم کو منسوخ کر دیا جاتا ہے (اور کسی بھی دیگر EP اسکیم کا نفاذ نہیں کیا جاتا)، تو EP منصوبہ خود بخود منسوخ ہو جائے گا۔

7.216 اگر، مستقبل میں کسی بھی وقت، EP اسکیم کی جانب سے کور کردہ علاقے کو کسی بس فرنچائزنگ اسکیم کے حصے کے طور پر شامل کر لیا جاتا ہے، تو فرنچائزنگ اسکیم کے آغاز کی تاریخ سے اس EP اسکیم کی دستاویز میں متعین کردہ ضروریات کے اطلاق کو روک دیا جائے گا۔

7.217 EP CA اور ہائی وے اتھارٹیز کے فرائض سے متعلق ایک سلسلے کا آغاز کرے گی تاکہ مختلف سہولیات اور اقدامات کے نفاذ کو ممکن بنایا جا سکے۔ اہل بس سروسز سے متعلق بھی ضروریات ہوں گی، جہاں آپریٹرز سے بھی مختلف فرائض کو پورا کرنے کی توقع کی جائے گی۔ ان میں وہ فرائض شامل ہو سکتے ہیں، جن کی وضاحت درج ذیل ٹیبل میں کی گئی ہے۔

ٹیبل 18-7: نیٹ ورک کے فرائض

نیٹ ورک	
بہتریاں	<p>نیٹ ورک کے مجموعی منصوبے/مقصد پر تمام آپریٹرز کے ساتھ اتفاق کرنا اور آپریٹرز سے رضاکارانہ رضامندی حاصل کرنا تاکہ ایسی سروسز کی منصوبہ بندی اور اجراء کیا جا سکے جو اس منصوبے کے مطابق ہوں۔ ہم آپہنگ سروسز پر مبنی شناخت اور روت نمبرنگ کا مشترکہ طور پر تعین کرنا اور اس سے اتفاق کرنا۔</p> <p>گازی اور سروس کی وضاحتوں، برانڈنگ، کرائے اور ٹکننگ سے متعلقہ معاہدہ جاتی ضروریات کے ساتھ، نئی سروسز کا حصول اوپن ٹینڈر کے ذریعے ممکن بنایا جائے گا۔ اقتصادی فوائد کے حصول اور ممکنہ طور پر نئے آپریٹرز کو متوجہ کرنے کے لیے سروسز کے پیکجز کی پیشکش کرنے کے مواقع۔ معاہدے کی زیادہ سے زیادہ مدت 7 سال تک۔</p> <p>موجودہ سروسز کو دوبارہ معاہدہ جاتی ضروریات کی حامل ٹینڈرنگ اور چھوٹے معاہدہ جات کی آمیزش کے ذریعے بہتر کیا جائے گا۔</p> <p>ان تاریخوں کا تعین کیا جائے گا کہ جن تک بسز کو Euro VI یا بہتر اور مکمل طور پر صفر اخراج کا حامل ہونا چاہیئے۔</p>
استحکام	<p>سروسز کی تبدیلی کی تاریخوں (تبدیلیاں / منسوخیاں) کو فی سال 2 تک محدود کر دیا جائے گا، ماسوائے غیر معمولی حالات کے یا اگر بس صارفین کے مفاد میں ہو۔ ہر تاریخ سے متعلق کم از کم 12 ماہ قبل آپریٹرز سے اتفاق کیا جائے گا۔ ان تاریخوں کا استعمال معاہدے کی تبدیلیوں کے لیے بھی کیا جائے گا۔</p> <p>اگر نئی سروسز سفر کے نئے مواقع فراہم کریں یا وہ کاروباری بنیاد پر معاونت یافتہ سروسز کو تبدیل کرنے کی غرض سے ہوں، تو ان کا اجراء کسی وقت بھی کیا جا سکتا ہے۔ بصورت دیگر، تبدیلی کی درج بالا تاریخوں کے ساتھ مماثل ہونے کی غرض سے ان کے وقت کا تعین کیا جائے گا۔</p> <p>تبدیلیوں کی رجسٹریشن اور منسوخیوں کے لیے نوٹس کی مدت میں 15 ہفتوں تک توسیع کر دی جائے گی، ماسوائے غیر معمولی حالات کے یا اگر بس صارفین کے مفاد میں ہو۔</p>

ہم آہنگی	نیٹ ورک کے مجموعی منصوبے/مقصد پر تمام آپریٹرز کے ساتھ اتفاق کرنا اور آپریٹرز سے رضاکارانہ رضامندی حاصل کرنا تاکہ ایسی سروسز کی منصوبہ بندی اور اجراء کیا جا سکے جو اس منصوبے کے مطابق ہوں۔ ہم آہنگی سروسز پر مبنی شناخت اور روٹ نمبرنگ کا مشترکہ طور پر تعین کرنا اور اس سے اتفاق کرنا۔ متوازی سروسز ہیڈ ویز کی ہم آہنگی سے مشروط ہوں گی اور آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کیے جائیں گے تاکہ کاروباری سروسز خصوصاً روابط کی سہولیت کاری کرنے کے لیے مناسب ترامیم کی حوصلہ افزائی کی جا سکے۔ ایسے مقامات میں کہ جہاں بس اسٹاپ کی گنجائش دباؤ میں ہے، وہاں سلات بکنگ کا اجراء کرنے کی صلاحیت ہو گی تاکہ ایک مخصوص اسٹاپ کا استعمال کر کے بسز کی ایک بڑی تعداد کی نظم کاری کی جا سکے۔
بس کی ترجیح	بس کے تمام موجودہ ترجیحی اقدامات کو برقرار رکھنے اور نئے اقدامات کی عمل پذیری کو مدنظر رکھتے ہوئے آپریٹرز کی جانب سے نمایاں کردہ ہاٹ اسپاٹس کے جواب میں پروگرام کا اجراء کرنے کے لیے ایک معاہدہ طے کیا جائے گا۔ بس آپریٹرز کو آپریشنل کارکردگی سے متعلقہ کسی بھی قسم کی بچتوں کی سرمایہ کاری دوبارہ نیٹ ورک میں کرنے کی ضرورت ہوگی۔
سڑکوں کے کام	بسز پر سڑکوں کے کام (منصوبہ شدہ اور ایمرجنسی) کے اثر کو کم کرنے کے لیے عمل کاریوں کے نفاذ کو یقینی بنانا اور کاموں کی منصوبہ بندی اور سڑک کی بندشوں سے متعلق آپریٹرز کے ساتھ اچھی مواصلت کو یقینی بنانا۔
نئی ترقی	اس امر کو یقینی بنانے کے لیے عمل کاریوں کا نفاذ کیا جائے گا کہ بس آپریٹرز نئے ترقیاتی کاموں (رہائش اور روزگار) سے متعلقہ کسی بھی قسم کی بات چیت کے ابتدائی مرحلے میں شامل ہوں، جس میں اس بات کو یقینی بنایا جائے گا کہ بسز مختلف مقامات پر کام کر سکیں اور سائٹ لے آؤٹس کم از کم تبدیل شدہ راستے یا تاخیر کے ساتھ مناسب طور پر بسز کا بندوبست کر سکیں۔
انفراسٹرکچر	
پارک اینڈ رائیڈ	پارک اینڈ رائیڈ کی حامل سائٹس کی مسلسل دیکھ بھال کی جائے گی اور ان کے استعمال کے عوض چارجز عائد کیے جائیں گے۔ آپریٹر (آپریٹرز) مخصوص سروس اور گاڑیوں کے معیارات پر پورا اترنے کی غرض سے متفق ہوں گے۔
بس وے	بس وے کی مسلسل دیکھ بھال کی جائے گی اور اس کے استعمال کے عوض چارجز عائد کیے جائیں گے۔ آپریٹر (آپریٹرز) مخصوص سروس اور گاڑیوں کے معیارات پر پورا اترنے کی غرض سے متفق ہوں گے۔
بس اسٹیشنز	بس اسٹیشنز کی فراہمی اور دیکھ بھال جاری رکھی جائے گی۔
بس اسٹاپس اور شیلٹرز	موجودہ بس اسٹاپس اور شیلٹرز کی دیکھ بھال کی جائے گی اور بس اسٹاپ کی بہتری کے ایک پروگرام کا اجراء کیا جائے گا، جس میں اسٹاپس کے برانڈ کردہ فلیگز شامل ہیں۔
کرائے اور ٹکٹنگ	
متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکٹنگ	مجموعی طور پر دستیاب ٹکٹس کی اسٹریٹ لائننگ کے حصے کے طور پر متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکٹ پروڈکٹس کی رینج کا اجراء کیا جائے گا، ترجیحی طور پر ایک ہی آپریٹر کے ٹکٹس پر کوئی بھی منافع نہیں ہوگا۔ تمام آپریٹرز کے پاس ایسی ٹکٹ مشینز ہوں گی جو تمام ٹکٹس جاری، اسکین اور ریکارڈ کر سکیں۔ تمام ٹکٹ پروڈکٹس کی دستیابی کا اشتہار بس پر دیا جائے گا (اور مسافر گاڑی پر چڑھنے سے قبل واضح طور پر اس کا مشاہدہ کریں گے)۔
ٹیپ آن ٹیپ آف	تمام آپریٹرز کے درمیان ٹیپ آن/ٹیپ آف کے حامل ساز و سامان کا اجراء کیا جائے گا۔
نوجوان افراد	تمام آپریٹرز کے درمیان لاگو کرنے کی غرض سے بچوں/نوجوان افراد کے یکساں کرائے۔
معلومات اور مارکیٹنگ	
نیٹ ورک برانڈنگ	تمام بسز، انفراسٹرکچر، ٹکٹنگ پروڈکٹس، اور معلومات پر استعمال کی غرض سے نیٹ ورک برانڈ کی شناخت کی تیاری اور اجراء کیا جائے گا۔ آپریٹرز کو نمایاں طور پر تمام گاڑیوں اور تشہیری مواد پر اس کی نشاندہی کرنے کی ضرورت ہوگی۔
ویب سائٹ، ایپ، نیٹ ورک کا نقشہ، پرنٹڈ ٹائم ٹیبل کا	معلومات کی فراہمی کی تمام اقسام کے لیے مربوط حکمت عملی۔

کتابچہ اور اسٹاپ کی معلومات سے متعلقہ ڈسپلینز۔	آپریٹرز کو معلومات کی فراہمی کی لاگت/ڈیلیوری کی امداد کرنے کی ضرورت ہوگی، امداد آپریشن یا سروس مائلج کے اسکیل/سائز کی بنیاد پر کی جائے گی۔
حقیقی وقت پر مبنی معلومات	بس اسٹاپس پر موجودہ حقیقی وقت پر مبنی ڈسپلینز کی دیکھ بھال کی جائے گی۔ بس اسٹاپس پر حقیقی وقت پر مبنی اضافی فراہمی کا پروگرام، بشمول تمام اسٹاپس پر QR کوڈز، تاکہ اسٹاپ سے متعلقہ مخصوص معلومات تک رسائی کو ممکن بنایا جا سکے۔ حقیقی وقت پر مبنی معلومات کی فراہمی کی سہولت کاری کرنے کے لیے آپریٹرز کو متعلقہ ڈیٹا فیڈز کی دیکھ بھال کرنے کی ضرورت ہوگی۔
کسٹمر کا تجربہ	
مسافر کا اجازت نامہ	اس امر کو نمایاں کرنے کے لیے کہ بسز کو استعمال کرتے وقت مسافروں کو کس چیز کی توقع کرنی چاہیے، تمام نیٹ ورک اور آپریٹرز کا احاطہ کرنے کا حامل واحد پکساں اجازت نامہ۔

EP 7.218 کو اختیار کرنے کے حصے کے طور پر، CA ٹریفک کمشنر کے دفتر سے بس سروسز کی رجسٹریشن کے اختیارات کا کنٹرول حاصل کرنے پر غور کرے گی۔

EP 7.219 کے تحت ذمہ داریوں کی تقسیم ٹیبل 7-19 میں کی گئی وضاحت کے مطابق ہوگی۔

ٹیبل 7-19: EP کے لیے مشترکہ اتھارٹی/آپریٹر کی تقسیم

آپریٹرز	مشترکہ اتھارٹی
کاروباری بس سروسز کی منصوبہ بندی اور فراہمی۔	نیٹ ورک کی مجموعی حکمت عملی اور فریم ورک کی ہم آہنگی۔
معاونت یافتہ سروسز کی فراہمی کے لیے ٹینڈر اور معاہدے کی ضروریات کے مطابق انہیں آپریٹ کرنا۔	معاونت یافتہ بس سروسز اور ان کی فراہمی کا انتظام کرنے کے لیے سروس کی ضروریات، ٹائم ٹیبلز، اور کوالٹی کے معیارات کی وضاحت کرنا۔
سروس نمبرنگ سے متفق ہونا اور اتفاق کے مطابق ان کا اطلاق کرنا۔	اتفاق کے حصول کے لیے سروس کی شناختوں اور نمبرنگ سے متعلق بات چیت میں تعاون کرنا۔
سبسڈی پر مبنی معاہدہ جات پر، کرایوں کی وصولی اور آمدنی کو محفوظ رکھنے کا ذمہ دار ہونا۔	متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکٹنگ پروڈکٹس کی فراہمی پر اتفاق کرنا اور ان کی نظم کاری کرنا۔
لاگت پر مبنی معاہدہ جات پر، کرایوں کی وصولی اور اس آمدنی کو CA کو منتقل کرنے کا ذمہ دار ہونا۔	لاگت پر مبنی معاہدہ جات پر، کرائے کی آمدنی اور آمدنی کے تحفظ کے لیے ذمہ دار ہونا۔ سبسڈی پر مبنی معاہدہ جات پر آمدنی کے لیے کوئی بھی ذمہ داری نہیں ہے۔
کسی بھی قسم کی ضروریات کے مطابق انفراسٹرکچر کا استعمال۔	بس اسٹیشنز، بس اسٹاپس اور مسافروں کے انتظار سے متعلقہ انفراسٹرکچر کی فراہمی اور دیکھ بھال۔
کسی بھی قسم کے معاہدہ جات کے مطابق برانڈنگ کا نفاذ۔	نیٹ ورک کے حساب سے شناخت، برانڈنگ، اور تشہیر۔

جامع معلومات (ویب، اخبار، اسٹاپ پر، حقیقی وقت پر مبنی) کی فراہمی اور دیکھ بھال سے متعلق اشتراک کرنا۔ آپریٹرز کے ساتھ نیٹ ورک کے استعمال کی مارکیٹ اور تشہیر کرنا۔	معلومات کی فراہمی اور نیٹ ورک کی مارکیٹنگ کے لیے ذمہ داری (اور لاگت) کا اشتراک کرنا۔
BSIP کے KPIs اور اہداف کے لحاظ سے مجموعی کارکردگی کی پیمائش کرنے کے لیے ڈیٹا کا تقابل کرنا۔	سروس کی کارکردگی کی نگرانی کریں اور اس حوالے سے رپورٹ کریں۔
معاونت یافتہ سروسز کی کارکردگی کی معاونت کرنا۔	مل کر سروسز پر نظرثانی کرنا اور انہیں تیار کرنا۔
مل کر سروسز پر نظرثانی کرنا اور انہیں تیار کرنا۔	مل کر سروسز پر نظرثانی کرنا اور انہیں تیار کرنا۔

بہتر کردہ پارٹنرشپ - کاروباری تحفظات

7.220 ٹیبل EP 2-0 سے منسلک کاروباری خطرات اور ان اقدامات کی جانچ کرتا ہے جو ان خطرات کی تخفیف کرنے کی غرض سے CA کر سکتی ہے۔ چونکہ EP ایک ایسے آزادانہ ماحول میں آپریٹ کرنا جاری رکھتی ہے، جہاں آپریٹرز سروسز کو کنٹرول کرنا جاری رکھتے ہیں، اس لیے یہاں موجودہ پوزیشن سے منسلک خطرات، اس کے علاوہ ان خطرات کا اطلاق بھی ہوتا ہے جن کی وضاحت ذیل میں کی گئی ہے۔

ٹیبل EP: 2-0 سے متعلقہ کاروباری تحفظات

EP کے کاروباری خطرات	
خطرہ	تخفیف
CA بس نیٹ ورک کو تبدیل کرنے کے ضمن میں اپنے اہداف کا اجراء کرنے کے لیے EP میں موجود آپریٹرز سے مذاکرات کرنے اور ان کی جانب سے مناسب معاہدوں پر متفق ہونے سے قاصر ہے۔	CA کے اہداف سے متعلق آپریٹرز کے ساتھ وسیع پیمانے پر بات کی گئی ہے، جس میں فیڈبیک، ان کی قابلیت کو سمجھنے اور خواہشات کو پورا کرنے کی صلاحیت کے لیے موقع فراہم کیا گیا۔
آپریٹرز کے ساتھ معاہدہ کرنے کے لیے اہداف میں کمی یا ان پر سمجھوتا کیا جا سکتا ہے، جس کے نتیجے میں اس کا مطلب ہدف کی ڈیلیوری پر سست یا کم پیش رفت ہو سکتا ہے۔	آپریٹرز کے ساتھ انفرادی سطح پر اور ایک پارٹنرشپ گروپ کے طور پر دونوں طریقوں سے باقاعدہ بات چیت سے اہداف اور تجاویز اور ان کو پورا کرنے کے لیے آپریٹرز کی جانب سے درکار معاہدے کی سطح کی وضاحت کرنے میں مدد ملے گی۔
خطرہ ہے کہ اس احساس کی وجہ سے جھوٹے اور درمیانے آپریٹرز شامل نہیں ہو گے کہ ان کا اثر و رسوخ بہت کم ہے۔	تمام آپریٹرز کو EP میٹنگز میں مدعو کیا جائے گا اور وہ اپنی ذاتی حیثیت میں شرکت کرنے کی صلاحیت کے حامل ہوں گے۔ حاضری سے قطع نظر اہل سروسز کے تمام آپریٹرز کو ایجنڈوں، کاغذات اور میٹنگز کے منٹس موصول ہوں گے۔
CA آپریٹرز کے ساتھ EP میٹنگز کے علاوہ انفرادی طور پر، اور اجلاس میں مجموعی طور پر مشغول ہو گی۔	تمام آپریٹرز کے ساتھ EP میٹنگز کے علاوہ انفرادی طور پر، اور اجلاس میں مجموعی طور پر مشغول ہو گی۔
EP کی عمل کاریوں کے باعث ہدف کی ڈیلیوری میں مسائل اور تاخیر کے نتیجے میں CA کی ساکھ کو خطرہ۔	اس امر کو یقینی بنانا کہ نفاذ سے متعلقہ تفصیلی منصوبے موجود ہیں اور پروگرام کے مطابق فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے مناسب وسائل اور صلاحیت موجود ہے۔
EP کی کامیابی سے نظم کاری کرنے اور اس کے ذریعے ڈیلیوری کے لیے ناکافی وسائل یا صلاحیتیں۔	معاہدوں سے متعلق فعال مذاکرات کو یقینی بنانے کے لیے آپریٹرز کے ساتھ فعال مشغولیت۔
اس امر کو یقینی بنانا کہ نفاذ سے متعلقہ تفصیلی منصوبے موجود ہیں اور پروگرام کے مطابق فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے مناسب وسائل اور صلاحیت موجود ہے۔	اس امر کو یقینی بنانا کہ نفاذ سے متعلقہ تفصیلی منصوبے موجود ہیں اور پروگرام کے مطابق فراہمی کو یقینی بنانے کے لیے مناسب وسائل اور صلاحیت موجود ہے۔

7.221 ذیل میں CA کے کاروباری اہداف کے لحاظ سے EP کے تحت بس سے متعلقہ انتظامات کی جانچ کا خلاصہ موجود ہے۔
 سرخ رنگ ہدف کے پورا ہونے کے عدم امکان کو ظاہر کرتا ہے؛ گہرا زرد رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے، لیکن کچھ چیلنجز کے ساتھ؛ اور سبز رنگ یہ ظاہر کرتا ہے کہ ہدف کو پورا کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 3-0: EP کے تحت انتظامات

EP کے تحت بس سروسز کی فراہمی کے ذریعے کاروباری اہداف کا حصول		
درجہ بندی	وضاحت	کاروباری مقصد
	<p>CA بس آپریٹرز کے روئے اور بس نیٹ ورک کے نتائج پر زیادہ کنٹرول حاصل کر سکتی ہے، جس سے سروس کی کچھ بہتریوں، تسلسل اور استحکام کو ڈیلیوری کیا جا سکتا ہے۔</p> <p>CA نیٹ ورک کے ڈیزائن اور نظم کاری پر مزید تذبذباتی اور فعال حکمت عملی کا استعمال کر سکتی ہے، جس میں مزید ہم آہنگی شامل ہے (یعنی ہیڈ ویز کو باقاعدہ بنانا)۔</p> <p>یہ بہتریاں کرنے کے لیے آپریٹرز کی جانب سے زیادہ مستحکم، پابندی کے حامل معاہدوں کے حصول کو ممکن بنائے گی۔</p> <p>تاہم، اس امر کے پیش نظر کہ EP مذاکرات سے مشروط ہے، اس چیز کا امکان نہیں ہے کہ آپریٹرز CA کی جانب سے اضافی فنڈنگ کے بغیر اس سے زیادہ فراہم کرنے پر متفق ہوں گے جو وہ موجودہ طور پر فراہم کرتے ہیں، اس سے نیٹ ورک پر اثر و رسوخ محدود ہو جائے گا۔</p> <p>EP وضاحت کردہ عمل کاریوں کا نفاذ کرتی ہے، جس سے معاہدوں کی بروقت فراہمی اور نیٹ ورک کی مزید قابل غور نظم کاری کے حوالے سے مدد مل سکتی ہے۔</p> <p>آپریٹرز سروسز کا اجراء کرنے، ان میں تبدیلی کرنے یا ان سے دستبردار ہونے کی آزادی کا حق محفوظ رکھتے ہیں، جو معاونت یافتہ بس سروسز کے لیے بجٹس میں زیادہ اخراجات کا باعث بن سکتا ہے۔</p> <p>جب تک کہ آپریٹرز کی جانب سے مکمل طور پر رضاکارانہ معاہدہ نہیں کیا جاتا، کرائے، گاڑیوں کے عملے کی وردی، جامع برانڈنگ جیسے مخصوص پہلوؤں کو کنٹرول کرنے کی عدم صلاحیت کے باعث کچھ اہداف محدود ہو جائیں گے۔</p>	<p>پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ</p>
	<p>سروس کے معیار اور عائد کردہ کرایوں کی بنیاد پر، آپریٹرز سڑک پر موجود مسافروں کے لیے کاروباری طور پر مسابقت جاری رکھیں گے۔ تاہم، مسابقت کے فقدان کے پیش نظر، مسابقت جس حد تک فروغ دیتی ہے، وہ غیر واضح ہے۔</p> <p>EP کے تحت آزادانہ مارکیٹ میں داخلے کے لیے رکاوٹوں کا وجود باقی رہے گا اور، اجراء کردہ سروسز کے لیے کسی بھی قسم کی متفقہ کم از کم تھریشلڈ کی وجہ سے، داخلے میں حائل رکاوٹیں موجودہ صورت حال کی نسبت زیادہ ہو سکتی ہیں۔</p> <p>CA کو آپریٹر کی شرکت اور مسابقت کی معاونت کرنے کی ضرورت کے ساتھ EP اسکیم کی ضروریات اور اثر و رسوخ میں توازن پیدا کرنے کی ضرورت ہوگی۔</p>	<p>بہتر قدر</p>
	<p>EP میں خطرات کی تفویض اور ذمہ داریاں زیادہ تر ایسی ہی رہیں گی جیسی موجودہ انتظامات کے تحت ہیں۔ جب سروسز کاروباری طور پر قابل عمل نہ رہیں، تو آپریٹرز انہیں چلانے کے عمل کو بند کرنے میں آزاد ہیں۔</p> <p>نتیجے کے طور پر، اس چیز کا امکان نہیں ہے کہ EP مسابقت کو مزید بہتر کرے گی اور CA مسلسل معاونت یافتہ سروسز کے بڑھتے ہوئے اخراجات کے خطرے کی زد میں رہے گی۔</p> <p>تاہم بامقصد EP موجودہ انتظامات کی نسبت مخصوص بہتریوں کی ڈیلیوری کے حوالے سے مزید رسمی اور یقینی صورت حال کی فراہمی کو یقینی بنائے گی؛ ان کا دائرہ کار پورے نیٹ ورک تک بڑھایا جائے گا۔</p>	<p>بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت</p>

EP کے تحت بس سروسز کی فراہمی کے ذریعے کاروباری اہداف کا حصول		
درجہ بندی	وضاحت	کاروباری مقصد
	<p>EP کے معاہدوں کو پورا کرنے کے حوالے سے چھوٹے اور درمیانے آپریٹرز کی ضروریات کے لیے مخصوص الاؤنس فراہم کیا جائے گا، ہو سکتا ہے کہ اس سے کچھ فرائض کو پورا کرنے کے لیے بڑے آپریٹرز کی نسبت زیادہ وقت لگے۔</p> <p>آپریٹرز کو حریفوں کے مقاصد کو پورا کرنے سے متعلق کچھ خدشات ہو سکتے ہیں کہ دیگر افراد انہیں اتنی آسانی سے پورا نہیں کر سکتے اور اس لیے انہیں کچھ فائدہ مل سکتا ہے۔</p>	
	<p>خطرے کی تفویض اسی طرح برقرار رہے گی جیسے یہ موجودہ آزادانہ مارکیٹ کے انتظامات کے تحت ہے۔</p> <p>پرائیویٹ سیکٹر کے لیے زیادہ خطرہ برقرار رہے گا۔ تاہم، COVID-19 کی وبا کے بعد، کم طلب کی روشنی میں، اس امر کا مشاہدہ کیا جا سکتا ہے کہ دراصل حتمی طور پر پبلک سیکٹر زیادہ خطرے کی زد میں ہے، بصورت دیگر نیٹ ورک میں کمی واقع ہو جائے گی۔</p> <p>متعلقہ معاونت یا نظر ثانی شدہ سروسز فراہم کرنے کے لیے نیٹ ورک کو ایڈجسٹ کرنے کی غرض سے CA کے لیے کم لچک پذیری۔</p>	خطرے کی مناسب تفویض
	<p>دلچسپی رکھنے والے تمام فریقین کے ساتھ مل کر کام کرنے اور EP کی نظم کاری کرنے کے لیے، مذاکرات کرنے اور معاہدوں پر متفق ہونے کی غرض سے خاطر خواہ وقت اور وسائل کی ضرورت ہے۔</p> <p>مشاورت اور آپریٹر کے اعتراض سے متعلقہ میکانزم سمیت، درکار عمل کاربوں سے گزرنے کے لیے وقت لگتا ہے۔</p> <p>اگرچہ EP میں تبدیلی کرنے کے لیے لچک پذیری موجود ہے، لیکن دوبارہ عمل کاری کے اقدامات کو پورا کرنے کے لیے وقت اور کوشش کی ضرورت ہوتی ہے۔</p>	نفاذ کی آسانی
	<p>CA بس آپریٹرز کے روئے اور بس نیٹ ورک کے نتائج پر زیادہ کنٹرول حاصل کر سکتی ہے، جس سے سروس کی کچھ بہتریوں، تسلسل اور استحکام کو ڈیلیور کیا جا سکتا ہے۔</p> <p>اگرچہ EP میں تبدیلی کرنے کے لیے لچک پذیری موجود ہے، لیکن دوبارہ عمل کاری کے اقدامات کو پورا کرنے کے لیے وقت اور کوشش کی ضرورت ہوتی ہے۔</p> <p>آپریٹرز سروسز کا اجراء کرنے، ان میں تبدیلی کرنے یا ان سے دستبردار ہونے کی آزادی کا حق محفوظ رکھتے ہیں، جو معاونت یافتہ بس سروسز کے لیے بجٹس میں زیادہ اخراجات کا باعث بن سکتا ہے۔</p> <p>حتمی طور پر، EP کی نظم کاری اور انتظام کرنے میں اس کے کردار کے پیش نظر، مارکیٹ میں کسی بھی اچانک تبدیلی کے باعث CA پر مزید ذمہ داری کا امکان ہو سکتا ہے۔</p>	بحالی اور لچک پذیری

7.222 موجودہ انتظامات کے مقابلے میں، EP CA کو کچھ زیادہ اثر و رسوخ فراہم کر کے، نیٹ ورک میں بہتریوں کے حصول کے لیے مزید رسمی فریم ورک فراہم کرے گی۔

7.223 اگرچہ EP بہتریوں کی سہولت کاری کرے گی، لیکن یہ مکمل طور پر تعاون کرنے اور نیٹ ورک کی نظم کاری کرنے کی قابل نہیں ہے۔ اگرچہ آپریٹرز ابھی بھی سروسز کا اجراء کرنے، ان میں ترمیم کرنے اور ان سے دستبردار ہونے میں آزاد ہیں، لیکن وہ ایسا مربوط سروس کی تاریخوں کی تبدیلی اور ممکنہ طور پر نوٹس کی طویل مدتوں کے فریم ورک میں رہتے ہوئے ہی کر سکتے ہیں۔ تاہم، تمام مقاصد سے متعلق آپریٹرز سے مذاکرات کرنا پڑیں گے، جس کا مطلب یہ ہو سکتا ہے کہ کچھ مقاصد کے حصول میں زیادہ وقت لگ سکتا ہے یا اتفاق کے حصول کے لیے کچھ اہداف پر سمجھوتا کرنا پڑ سکتا ہے۔ اس چیز کا امکان بھی ہو سکتا ہے کہ کچھ عناصر پر اتفاق نہ ہو سکے۔

7.224 EP کے ذریعے کچھ اہداف کا حصول ممکن نہیں ہو سکتا، کیونکہ انہیں غیر مسابقتی سمجھا جا سکتا ہے، جیسا کہ گاڑیوں کے عملے کی وردی اور کرایوں کا تعین۔ اگرچہ رضاکارانہ معاہدے کے ذریعے کچھ اہداف حاصل کیے جا سکتے ہیں، لیکن پھر بھی آپریٹرز کے لیے معاہدے سے دستبردار ہونا ممکن ہو گا۔

7.225 اس امر میں کوئی شک نہیں ہے کہ EP کچھ مطلوبہ بہتریوں کی سہولت کاری کرے گا۔ تاہم، ایک بامقصد EP بھی CA کو کنٹرول کی وہ سطح بھی فراہم نہیں کرے گی جو فرنچائزنگ فراہم کرتی ہے۔ کئی طریقوں سے، EP میں ابھی بھی کئی ایسے چیلنجز شامل ہیں جو موجودہ طور پر وجود رکھتے ہیں۔

سوال L20

کیا درج بالا جانچ پر آپ کے اس امر سے متعلق کوئی بھی تبصرہ جات ہیں کہ EP کس طرح مشترکہ اتھارٹی کو بس نیٹ ورک کی نظم کاری کرنے اور اپنے کاروباری اہداف کے حصول کے قابل بنائے گی؟

کاروباری کیس کا نتیجہ

7.226 بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی تمام مقامی ٹرانسپورٹ اتھارٹیز سے مطالبہ کرتی ہے کہ وہ اپنے پورے علاقے کے لیے EP کا عزم کریں، یا فرنچائزنگ کے حصول کو ممکن بنائیں۔ اس امر کے پیش نظر CA کے لیے EP آسان ترین انتخاب ہو گی کہ یہ بسز کو آپریٹ کرنے کے کئی پیرامیٹرز کو تبدیل نہیں کرتی اور اس سے آپریٹرز کو سروسز کی منصوبہ بندی اور آپریشن پر زیادہ کنٹرول حاصل رہے گا۔ تاہم، یہ امر سوال طلب ہے کہ آیا کیمبرج شائر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کو تبدیل کرنے کے لیے اہداف کے حصول کو EP کے تحت ممکن بنایا جا سکتا ہے اور ہو سکتا ہے کہ مطلوبہ ٹائم اسکیز میں ان کے حصول کو ممکن نہ بنایا جا سکے۔ لہذا، منتقلی اور نفاذ کے دوران اس سے ہونے والے خاطر خواہ اثر کے باوجود، درکار تبدیلی کی سطح کی سہولت کاری کرنے کے لیے فرنچائزنگ ایک پرکشش اختیار فراہم کرتی ہے۔

7.227 فرنچائزنگ میں شامل تبدیلی کی سطح کے باعث، CA کے لیے زیادہ ذمہ داری لینا اور سروس میں ایسی نمایاں بہتریاں ڈیلیور کرنے کی غرض سے آپریٹرز کو ادائیگی کرنے کے لیے تیار رہنا مناسب ہے جو یہ دیکھنا چاہتی ہے۔

7.228 لہذا، اگرچہ کاروباری کیس اس امر کا اظہار کرتا ہے کہ فرنچائزنگ CA کو اس کے اہداف کے حصول کے لیے خاطر خواہ کنٹرول اور اثر و رسوخ فراہم کرے گی، لیکن یہ لاگت اور خطرے دونوں کی حامل ہے۔ فرنچائزنگ کا اجراء کرنے میں اس کے نفاذ کے لیے CA کی جانب سے خاطر خواہ مالیاتی کوشش اور مہارت درکار ہو گی۔ خطرے کے حوالے سے، فرنچائزنگ کا اجراء کرنا CA کے لیے ایسے مختلف مالیاتی اور غیر مالیاتی خطرات کا باعث بنے گا کہ جن کے لیے محتاط نظم کاری درکار ہو گی۔ اس کے برعکس، EP مختلف خطرات اور چیلنجز کی حامل ہو گی، خصوصاً اس امر سے متعلق کہ آیا مختلف کارروائیوں اور معاہدوں سے متعلق آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کیے جا سکتے ہیں۔

7.229 فرنچائزنگ کے تحت بس نیٹ ورک کے تمام پہلوؤں پر زیادہ کنٹرول متعین وسائل کے لیولز کی فعال طور پر نظم کاری کرنے کے لیے CA کو لچک پذیری کا متحمل بنائے گا تاکہ مسلسل کاروباری عمل پذیری اور استطاعت کو یقینی بنایا جا سکے۔ علاوہ ازیں، آپریشنل کارکردگی سے متعلق جامع نگرانی اور ڈیٹا کا تقابل کسی بھی قسم کی ضروری مطابقتوں اور اس کے حصول کے لیے تبدیلیوں سے مطلع کرے گا۔

7.230 اگرچہ فرنچائزنگ کی تجویز ایک ایسی مسابقتی مارکیٹ کی فراہمی کو یقینی بناتی ہے جس میں CA کو موجودہ پوزیشن کی نسبت زیادہ کنٹرول اور اثر و رسوخ حاصل ہو گا، لیکن یہ مختلف خطرات اور ڈیلیوری سے متعلقہ ضروریات کی حامل ہو گی۔ تاہم، یہ بدلے ہوئے حالات کے جواب میں نیٹ ورک میں ترمیم کرنے کی لچک پذیری کی متحمل بھی بنائے گی۔

7.231 EP کے تحت، پالیسی سے متعلقہ مقاصد کی ڈیلیوری EP منصوبے اور اسکیم (اسکیمز) پر متفق ہونے کی غرض سے آپریٹرز کے ساتھ کامیاب مذاکرات پر منحصر ہے، اور نتیجے کے طور پر یہ بہت سے ایسے چیلنجز کی حامل ہو سکتی ہے جن کا سامنا موجودہ صورت حال میں ہے۔ جن شعبوں میں اتفاق کی ضرورت ہے، ان میں آپریٹرز کے درمیان مسائل جیسا کہ ٹکٹنگ، EP کے آپریٹرز کے مارکیٹ شیئرز پر اثر انداز ہونے سے متعلق خدشات، اور EP میں تبدیلیوں کے اضافی بوجھ (اخراجات اور وسائل کے حوالے سے) کے مذاکرات سے متعلق خدشات شامل ہیں۔

7.232 مجموعی طور پر، EP CA کو کنٹرول کی وہ سطح فراہم نہیں کرے گی جو کہ فرنچائزنگ کے تحت حاصل ہوگی۔ لہذا، CA کو اس حد کو لازماً مد نظر رکھنا چاہیئے کہ جس تک یہ فرنچائزنگ کی مالیاتی اور ڈیلیوری سے متعلقہ ضروریات اور خطرات کو برداشت کرنا چاہتی ہے، تاکہ EP کے کم خطرے اور کنٹرول کی کم سطح کی نسبت پالیسی اور اس کی بس سے متعلقہ حکمت عملی کے ضمن میں اپنے مطلوبہ نتائج پر اس کے کنٹرول اور اثر و رسوخ میں اضافہ کیا جا سکے۔

سوال L21

کاروباری کیس یہ ظاہر کرتا ہے کہ کس طرح فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں تبدیلی اور بہتری کے اجراء کو ممکن بنا سکتی ہیں۔ فرنچائزنگ کے تحت، مشترکہ اتھارٹی کو پورے بس نیٹ ورک پر زیادہ کنٹرول حاصل ہوگا۔ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت، مشترکہ اتھارٹی پورے نیٹ ورک کو کنٹرول نہیں کرے گی اور بس آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات پر زیادہ انحصار ہوگا۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

سوال L22

کاروباری کیس کے مطابق مشترکہ اتھارٹی بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت فرنچائزنگ کے ذریعے اپنے کاروباری مقاصد (کامیابی کے عوامل) کو بہتر طور پر پورا کرنے کے قابل ہوگی؟ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

مالیاتی کیس

تعارف

7.233 مالیاتی کیس فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے مضمرات کو زیر غور لاتا ہے۔ اس میں ہر اختیار کے تحت متوقع کیش فلوز شامل ہیں، تاکہ مشترکہ اتھارٹی کے لیے گنجائش اور ممکنہ مالی خطرے کی جانچ کی جا سکے۔ یہ بس نیٹ ورک کو برقرار رکھنے اور ترقی دینے کے لیے دستیاب مختلف فنڈنگ اسٹریٹجز کو بھی مد نظر رکھتا ہے۔

7.234 اگرچہ موجودہ طور پر زیادہ تر بس سروسز کو کاروباری بنیادوں پر آپریٹ کیا جاتا ہے، لیکن ایک بہت بڑی تعداد کی مالی طور پر معاونت کی جا رہی ہے۔ COVID-19 کی وبا کے بعد، عوامی فنڈز کی بہت زیادہ رقوم بس نیٹ ورک کی فراہمی میں خرچ ہو رہی ہیں۔

موجودہ صورت حال

7.235 حوالہ جاتی کیس ('کچھ نہ کریں') کے لیے، موجودہ مالیاتی صورت حال کی ایک جانچ کا انعقاد کیا گیا۔ اس کی بنیاد استعمال اور کرائے سے متعلق آپریٹرز کی جانب سے فراہم کردہ ڈیٹا پر تھی۔ مختلف تحقیق اور عوامل کا استعمال کر کے آپریٹنگ کے موجودہ اخراجات کا تخمینہ لگایا گیا۔ یہ حسابات کرایوں کی آمدنی اور آپریٹ کرنے کے اخراجات کے درمیان خسارے کو ظاہر کرتے ہیں، جسے بس سروس آپریٹر گرانٹ (BSOG) جیسی مختلف فنڈنگ اسٹریٹجز کے ذریعے پورا کیا جاتا ہے۔

7.236 مالیاتی ماڈلنگ کے مقاصد کے لیے، علاقے کے بس سیکٹر کی کل آمدنی کا تخمینہ 49.4£ ملین لگایا گیا، جس کی وضاحت ٹیبلمیں کی گئی ہے۔ ZEBRA اسکیم کے تحت، گاڑیوں کے صفر اخراج کے لیے فنڈنگ، کو اس جانچ سے خارج کر دیا گیا تھا۔

ٹیبل 7-22: بس سروسز کے لیے آمدنی

رقم	میکانزم	ماخذ
£26.3 ملین	براہ راست آپریٹرز کے لیے	کرائے کی آمدنی (تخمینہ شدہ 2022) ³⁰
£13.5 ملین	ہائی ویز کی مقامی اتھارٹیز (LA) کے بجٹس سے	ٹرانسپورٹ لیوی سے ہونے والی آمدنی (2023-24) کی لیوی ³¹
£3.0 ملین	CPCA کے بجٹ سے - میئرل حکم نامہ	کونسل ٹیکس کی آمدنی (2023-24) ³²
£4.0 ملین	UK کی حکومت بذریعہ LAs ³³	بس سروس آپریٹرز گرانٹ (2021/22)
£2.6 ملین	DfT رپورٹنگ سے تخمینہ شدہ	BRG فنڈنگ ³⁴ (2023)
£49.4 ملین	گل	

7.237 مالیاتی ماڈلنگ متعدد بہتریوں کو نیٹ ورک کا حصہ بناتی ہے (جن کی وضاحت اقتصادی کیس میں کی گئی ہے)، جو زیر غور 30 سال کی جانچ پر مبنی مدت میں بڑھتے ہوئے ایسے اخراجات کی طرف اشارہ کرتی ہے، جو فرنچائزنگ اور EP دونوں کے لیے حوالہ جاتی کیس (موجودہ صورت حال) کی نسبت زیادہ سطح کے حامل ہوں گے۔ بس کے ترجیحی اقدامات کو فنڈ کرنے کے لیے کچھ اضافی کیپیٹل پر مبنی اخراجات بھی شامل کیے گئے ہیں، فرنچائزنگ کی صورت میں، دو نئے بس ڈپوز (ایک پیٹر بورو کے علاقے میں اور ایک کیمبرج کے علاقے میں) کی فراہمی، جو فرنچائز سے متعلقہ معاہدہ جات میں شامل نئے اور/یا موجودہ بس آپریٹرز کی جانب سے اضافہ شدہ شرکت کی سہولت کاری کریں گے۔

7.238 موجودہ بس نیٹ ورک کی فراہمی کے بنیادی اخراجات کے علاوہ اضافی سرمایہ کاری کو مدنظر رکھتے ہوئے، مالیاتی ماڈلنگ درج ذیل دو منظرناموں کے تحت بس نیٹ ورک کی فراہمی کا موازنہ کرتی ہے:

- EP کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً £10 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £600,000 سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £7.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔
- فرنچائزنگ کے ساتھ درمیانی سطح کی حامل سرمایہ کاری (تقریباً £41 ملین کیپیٹل کی سرمایہ کاری، اس کے علاوہ جاری اخراجات کے لیے £1.4 ملین سالانہ، اور بس سروس کی اضافی معاونت جس کا آغاز پہلے سال میں £8.5 ملین سے ہو رہا ہے)۔

7.239 دونوں اختیارات کے لیے بڑے کام کرنے اور ذمہ داریاں اٹھانے کی غرض سے مشترکہ اتھارٹی کو اسٹافنگ اور سسٹمز کے حوالے سے اپنی گنجائش اور صلاحیت میں اضافہ کرنے کی ضرورت ہوگی۔ اس میں اضافی اخراجات کی ذمہ داری لینا بھی شامل ہوگا، جو مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے زیادہ کنٹرول اور نظم کاری سے متعلقہ ذمہ داریاں نبھانے کے باعث فرنچائزنگ کے لیے زیادہ ہوں گے۔

سوال L23

فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ پر منتقل ہونے میں مشترکہ اتھارٹی کی جانب سے متوقع سرمایہ کاری کے اخراجات کی وضاحت مالیاتی کیس میں کی گئی ہے (درج بالا پیراگراف 7.238 ملاحظہ کریں)۔ کیا ان اخراجات سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

³⁰ نومبر 2022 کے لیے آپریٹرز کے ریٹرنز کی بنیاد پر تخمینہ

³¹ پیئر کا لنک

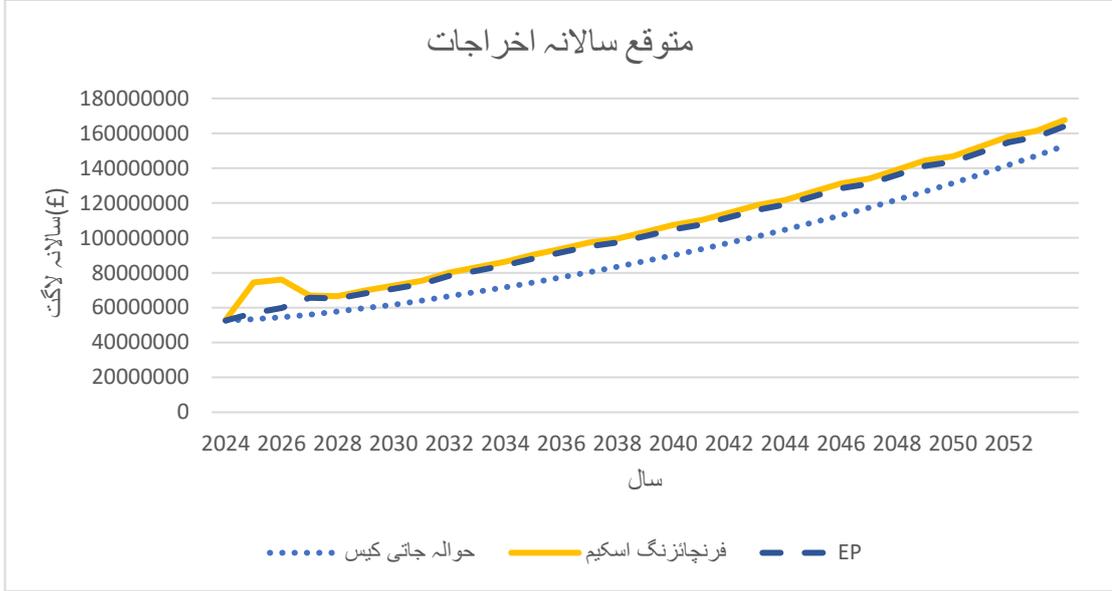
³² پیئر کا لنک

³³ 2010 کے بعد سے انگلش آپریٹرز کو بس سروس آپریٹرز گرانٹ کی ادائیگیاں، DfT، آخری دفعہ 29 جولائی 2022 کو اپڈیٹ کیا گیا

³⁴ اس OBC کے حصے کے طور پر شائع کردہ ذرائع سے اخذ کردہ تخمینہ۔ سیکشن Error! Reference source not found. سے Error! Reference source not found. مل احفظ کریں

7.240 ماڈلنگ متعدد بہتریوں کو نیٹ ورک کا حصہ بناتی ہے، جو زیر غور 30 سال کی جانچ پر مبنی مدت میں بڑھتے ہوئے ایسے اخراجات کی طرف اشارہ کرتی ہے، جو فرنچائزنگ اور EP دونوں کے لیے حوالہ جاتی کیس کی نسبت زیادہ سطح کے حامل ہوں گے۔

تصویر 7-6: ہر منظر نامے کے تحت سالانہ اخراجات کی پیش گوئی



وسائل . فرنچائزنگ

7.241 مالیاتی ماڈلنگ کو اس امر کی نشاندہی کرنے کی ضرورت ہے کہ فنڈنگ کہاں سے آئے گی۔ فنڈنگ کے مختلف اختیارات کی رینج کو مد نظر رکھتے ہوئے، علاقے کے بس نیٹ ورک کو فنڈ کرنے کے لیے CA کے نمایاں ترجیحی اختیار میں موجودہ طور پر درج ذیل کا مجموعہ شامل ہے:

- کیپیٹل کے متوقع خرچ کے ایک حصے کے لیے محتاط ادھار (£32.0 ملین، بشمول مثبت رجحان پر مبنی اضافے کا 46%)، پبلک لونز اور ورک بورڈ اور/یا CA کے بجٹ سے غیر محدود کیپیٹل کے اجراء کے ذریعے (£12 ملین سالانہ تک)۔
- £9.0 ملین کی گرانٹ فنڈنگ جس میں سے £4.0 ملین حکومتی فنڈنگ اور £5.0 ملین CA کے اپنے ترقیاتی فنڈ پر مشتمل ہے۔
- بقیہ پیسے فرنچائزنگ سے منسلک ایک طرفہ سیٹ اپ کے اخراجات کو فنڈ کرنے کے لیے CA کے غیر استعمال شدہ خزانے کی نظم کاری سے ہونے والی آمدنی سے (فرنچائزنگ سسٹم کے سیٹ اپ اور آپریشنز کے 1-3 سالوں میں £1.7 ملین تک، اس کے علاوہ £0.9 ملین پہلے ہی فرنچائزنگ سسٹم کی پیشہ ورانہ فیس اور CA کی درمیانی مدت پر مبنی مالیاتی حکمت عملی کے لیے مختص کر دیے گئے ہیں)۔
- مقامی کونسلز کی جانب سے ٹرانسپورٹ لیوی کا تسلسل (2% سالانہ اضافے کے ساتھ)، اس کے علاوہ ابتدائی دو سالوں کے لیے +2% مزید اضافہ۔
- کونسل ٹیکس کے میٹرل حکم نامے کی اوسط قدر میں مرحلہ وار اضافے (ہر سال سالانہ 2% کے حساب سے اضافے کی پیش گوئی کی گئی ہے، CA کے علاقے میں متوقع گھریلو ترقی کی بنیاد پر)³⁵، جو موجودہ چارج کے علاوہ آمدنی کے اضافی ذریعے کی نمائندگی کرتا ہے۔ OBC کی جانچ کی رپورٹ کے مطابق 30 سال کی مدت کے دوران، حکم نامے کے ذریعے فی گھرانہ اوسط تقریباً £72 کی ضرورت کا تخمینہ لگایا گیا ہے (حکم نامے سے متعلقہ ادائیگی کی موجودہ اوسط £12 فی گھرانہ ہے 2024/25 میں حکم نامے سے قبل اضافہ)، اس کے علاوہ 30 سال کی مدت کے لیے فی گھرانہ اوسط

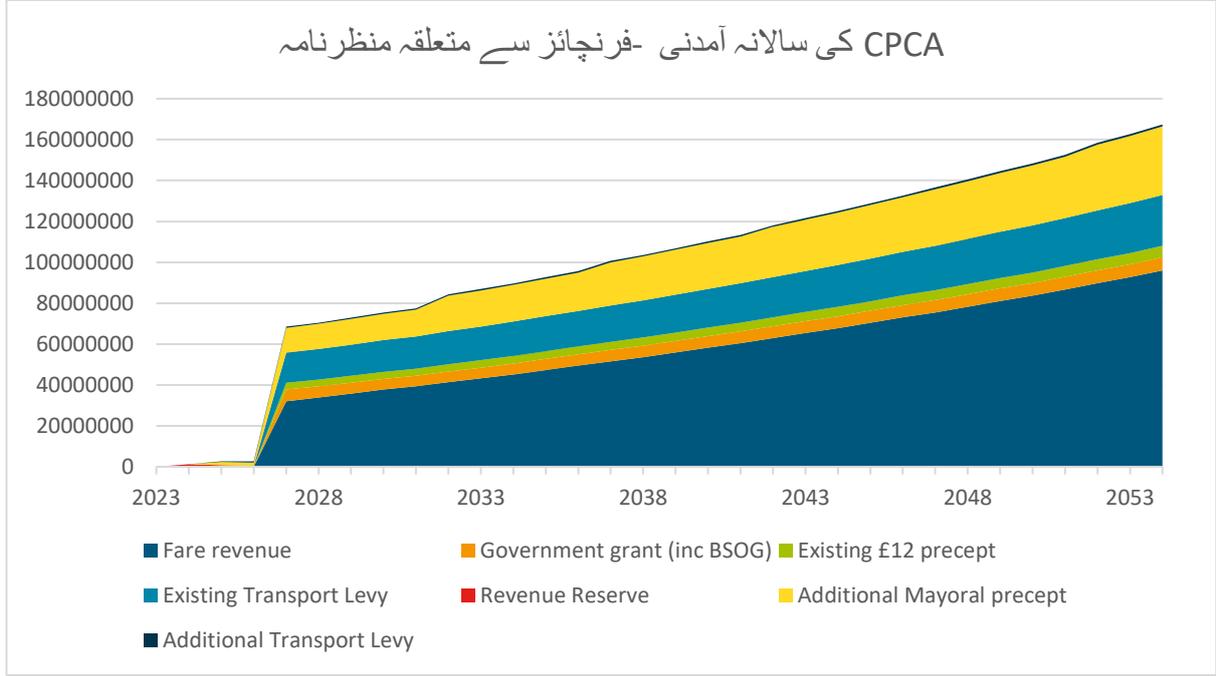
³⁵ علاقے میں نئی رہائش کی تکمیل سے متعلقہ توقعات کی بنیاد پر سالانہ اضافہ 2% ہے۔ یہ نوٹ کیا جانا چاہیے کہ مستقبل میں رہائش سے متعلقہ اضافے کی پیش گوئیوں سے متعلق فطری غیر یقینی صورت حال موجود ہے، جو اس ذریعے سے جمع کی جانے والی رقم پر اثر انداز ہو سکتی ہے۔ اگر رہائشی سہولتوں کی تکمیل توقع سے کم رفتار سے ہوتی ہے، تو بس فرنچائزنگ کے اخراجات کا احاطہ کرنے کے لیے اضافی حکم نامے سے ہونے والی آمدنی میں مزید اضافہ کرنا ضروری ہو سکتا ہے۔

£60 کا اضافہ)، تاکہ کیپیٹل کی سرمایہ کاری کے علاوہ علاقے میں موجود ڈیلیوری فرنچائزڈ بس سروسز کی تخمینہ شدہ خالص آپریٹنگ آمدنی سے متعلقہ ضروریات کو پورا کیا جا سکے۔

7.242 ٹیبل کل متوقع آمدنی کی اسٹریمز کے خلاصے کی وضاحت کرتا ہے جنہیں CA فرنچائزنگ کے منظرنامے کے کل متوقع اخراجات کا احاطہ کرنے کے لیے استعمال کر سکتی ہے۔ اس کے بعد والا چارٹ اس حوالے سے مزید تفصیل فراہم کرتا ہے کہ 30 سال کی منظوری کی مکمل مدت کے دوران ان اسٹریمز کو کیسے تقسیم کیا جا سکتا ہے۔

ٹیبل 7-23: فرنچائزنگ کے لیے فنڈنگ کے ذرائع کا خلاصہ

اسکیل (منظوری کی مدت کے دوران)	آمدنی کی اسٹریم
£1,708,255,916	کرائے کی آمدنی
£167,715,862	حکومتی گرانٹ (بشمول BSOG)
£129,989,187	£12 کا موجودہ حکم نامہ
£583,331,474	موجودہ ٹرانسپورٹ لیوی
£2,600,000	آمدنی کے ذخائر
£32,000,000	کیپیٹل پر مبنی قرض
£9,000,000	گرانٹ
£636,982,520	اضافی میٹرل حکم نامہ
£22,274,252	اضافی ٹرانسپورٹ لیوی
£3,292,149,211	کل تخلیق کردہ
£3,221,901,141	کل اخراجات (بشمول ادھار)



وسائل - بہتر کردہ پارٹنرشپ

EP 7.243 کی درمیانی سرمایہ کاری کے منظر نامے کے لیے استعداد کی جانچ میں فرنچائزنگ کے اختیار کے لیے فنڈنگ کے اختیارات جیسے مجموعے کا استعمال کیا جاتا ہے۔ تاہم، دستیاب اختیارات کے حوالے سے کئی خاطر خواہ فرق موجود ہیں۔ اس جانچ کو اس مفروضے کے تحت مکمل کیا گیا ہے کہ CA مکمل بس سروس نیٹ ورک کو برقرار رکھنا چاہے گی، لیکن ایسا کرنے کے لیے، جہاں ایسا کرنا بہت زیادہ ضروری ہوگا، اسے بس سروس کی معاونت کا احاطہ کرنے کے لیے اضافی فنڈنگ اکٹھا کرنے کی ضرورت ہوگی۔

7.244 اس کے ساتھ ساتھ، CA کے لیے بہت سے مالیاتی ذرائع کی دستیابی کم ہوگی، خصوصاً اضافی کاروباری ریٹس، جنہیں صرف واضح متعین مدت کے دوران سرمایہ کاری کے مخصوص پروجیکٹ کے لیے استعمال کیا جا سکتا ہے۔ اس منظر نامے کے تحت، درج ذیل فنڈنگ اسٹریکچر کی ضرورت ہوگی:

- کیپیٹل کے متوقع خرچ کے ایک حصے کے لیے محتاط ادھار (£10.0 ملین، بشمول مثبت رجحان پر مبنی اضافے کا 46%)، پبلک لونز اور ورک بورڈ اور/یا CA کے بجٹ سے غیر محدود کیپیٹل کے اجراء کے ذریعے (£12 ملین تک سالانہ)۔
- مقامی کونسلز کی جانب سے ٹرانسپورٹ لیوی کا تسلسل (2% سالانہ اضافے کے ساتھ)، اس کے علاوہ ابتدائی طور پر دو سالوں کے لیے +2% مزید اضافہ
- کونسل ٹیکس کے میٹرل حکم نامے کی اوسط قدر میں مرحلہ وار اضافے (ہر سال سالانہ 2% کے حساب سے اضافے کی پیش گوئی کی گئی ہے، CA کے علاقے میں متوقع گھریلو ترقی کی بنیاد پر)، جو موجودہ چارج کے علاوہ آمدنی کے اضافی ذریعے کی نمائندگی کرتا ہے۔ OBC کی جانچ کی رپورٹ کے مطابق 30 سال کی مدت کے دوران، حکم نامے کے ذریعے فی گھرانہ اوسط تقریباً £71 کی ضرورت کا تخمینہ لگایا گیا ہے (حکم نامے سے متعلقہ ادائیگی کی موجودہ اوسط £12 فی گھرانہ ہے، اس کے علاوہ 30 سال کی مدت کے دوران فی گھرانہ اوسط £59 کا اضافہ)، تاکہ CPCA کی جانب سے

کیپیٹل کی سرمایہ کاری کے علاوہ علاقے میں موجود مجوزہ EP بس سروسز کی ڈیلیوری کی تخمینہ شدہ خالص آپریٹنگ آمدنی سے منسلک ضروریات کو پورا کیا جا سکے۔

ٹیبل 7-24: EP کے لیے فنڈنگ کے ذرائع کا خلاصہ

اسکیل (منظوری کی مدت کے دوران)	آمدنی کی اسٹریم
£1,655,895,353	کرائے کی آمدنی
£170,295,862	حکومتی گرانٹ (بشمول BSOG)
£132,996,314	£12 کا موجودہ حکم نامہ
£596,826,074	موجودہ ٹرانسپورٹ لیوی
£895,969	آمدنی کے ذخائر
£10,043,732	کیپیٹل پر مبنی قرض
£589,280,596	اضافی میٹل حکم نامہ
£22,274,252	اضافی ٹرانسپورٹ لیوی
£3,178,508,152	کل تخلیق کردہ
£3,132,275,417	کل اخراجات (بشمول ادھار)

مالیاتی کیس کا نتیجہ

7.245 مالیاتی ماڈلنگ 30 سال کی منظوری کی مکمل مدت کے دوران وافر مالیاتی معاونت کی ضرورت کو نمایاں کرتی ہے تاکہ EP یا فرنچائزنگ کے تحت نیٹ ورک سے متعلقہ بہتریوں کے حصول کو ممکن بنایا جا سکے۔ تاہم، وقت کے ساتھ، حمایت میں اضافہ ہونے پر ان میں بس کے کرایوں سے ہونے والی آمدنیوں میں اضافے کے حصول کو ممکن بنانا چاہیے۔ فنڈنگ کے اضافی ذرائع کی دستیابی کو ممکن بنانے کے حوالے سے فرنچائزنگ کچھ فوائد کی حامل ہو سکتی ہے، جس کا مطلب کرایوں اور میٹل حکم نامے پر کم انحصار ہے۔

7.246 مالیاتی کیس نتیجہ اخذ کرتا ہے کہ ہر اختیار کے تحت آمدنی اور دستیاب فنڈنگ کو مد نظر رکھتے ہوئے، مشترکہ اتھارٹی کے لیے فرنچائزنگ اور بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں ہی مناسب اختیارات ہیں۔ نیٹ ورک کی زیادہ بہتریوں کے اجراء کی صلاحیت کے باعث فرنچائزنگ بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت زیادہ فوائد کی حامل ہوگی، تاہم مشترکہ اتھارٹی کو مسافروں کے کرائے سے ہونے والی آمدنی کے لیے زیادہ ذمہ داری نبھانے کی غرض سے اسے اضافی مالیاتی خطرے کے تناظر میں متوازن کیے جانے کی ضرورت ہوگی۔

سوال L24
فرنچائزنگ یا EP کے تحت بس سروس کی بہتریوں کے لیے فنڈنگ کے ممکنہ ذرائع کی وضاحت مالیاتی کیس میں کی گئی ہے۔ کیا ان کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

سوال L25
مالیاتی کیس کے مطابق فرنچائزنگ مشترکہ اتھارٹی کے لیے بہتر کردہ پارٹنرشپ کی نسبت زیادہ مالی خطرے کی حامل ہے، لیکن یہ

زیادہ کنٹرول کی پیشکش کرتی ہے، جس کے نتیجے میں زیادہ فوائد حاصل ہوتے ہیں۔ کیا مشترکہ اتھارٹی کے اس خطرے کو مول لینے سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

نظم کاری سے متعلقہ کیس

7.247 نظم کاری سے متعلقہ کیس میں ان عناصر کو زیر غور لایا گیا جو فرنچائزنگ یا EP کے اجراء کو ڈیلیور کرنے، ان کی نگرانی اور جانچ کرنے کے لیے CA میں انتظامات کے اجراء کی صلاحیت اور قوت پر اثر انداز ہوتے ہیں۔

CA کی ذمہ داریاں

7.248 پبلک ٹرانسپورٹ کی فراہمی کے حوالے سے CA کی موجودہ ذمہ داریوں میں درج ذیل شامل ہیں:

- بس آپریٹرز کے ساتھ روزانہ رابطہ مجموعی طور پر بس سروس کی فراہمی اور بس آپریٹرز کے ماہانہ فورم کی ہم آہنگی سے متعلق۔
- دلچسپی لینے والے دیگر فریقین کے ساتھ مشغولیت بس سروسز اور متعلقہ معاملات، بشمول قانون ساز اتھارٹیز سے متعلق۔
- پالیسی کا قیام اور اس کا ریکارڈ محفوظ رکھنا مقامی بس سروس کی فراہمی کے لیے معلومات، بشمول بس سے متعلقہ حکمت عملی اور بس سروس کی بہتری کا منصوبہ (BSIP)۔
- معاونت یافتہ بس سروسز کی فراہمی، بشمول سروسز کی ضروریات کی جانچ کرنا، سروسز کی فراہمی کے حصول کو ممکن بنانا اور معاہدے کے حامل بس آپریٹرز کے ذریعے سروسز کی ڈیلیوری کی نظم کاری کرنا۔
- سفر کے رعایتی انتظامات کی نظم کاری اور بس آپریٹرز کو باز ادائیگی۔
- تحقیق اور ترقی اور نئی سروسز کی آزمائش کرنا، جیسا کہ طلب کے مطابق ٹرانسپورٹ اور ٹرانسپورٹ کے انتظامات کی مختلف اقسام کے ربط کے ذریعے کارکردگیوں کے لیے مواقع پر غور کرنے کی غرض سے تحقیقات، جیسا کہ گھر سے اسکول جانے کے لیے ٹرانسپورٹ۔
- بس اسٹاپ کی فراہمی اور دیکھ بھال۔
- فنڈنگ سے متعلقہ بولیاں اور پروجیکٹس، جیسا کہ حکومت کی ZEBRA اسکیم کے تحت الیکٹریک بسز کا اجراء۔

7.249 فرنچائزنگ کے تحت، CA کچھ نئی ذمہ داریاں لے گی، جیسا کہ قیمت اور ٹکننگ سے متعلقہ حکمت عملیاں تیار کرنا، اس کے علاوہ موجودہ صلاحیتوں کے حوالے سے اپنی استعداد میں اضافہ کرنا۔ نتیجے کے طور پر، CA کی موجودہ تنظیم اور آپریٹنگ فریم ورک کو خاطر خواہ طور پر تبدیل کرنے کی ضرورت ہوگی تاکہ بس سے متعلقہ حکمت عملی کے اہداف کی مؤثر ڈیلیوری کو یقینی بنایا جا سکے۔ وہ ذمہ داریاں جو فرنچائزنگ کے تحت مختلف ہوں گی، ان میں درج ذیل شامل ہیں:

- بس نیٹ ورک ڈیزائن – CA روٹس کی وضاحت، ٹائم ٹیبلز اور بسز، سازو سامان، کرایوں اور ٹکننگ سے متعلق ضروریات سمیت بس سروسز کے پورے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی کرے گی اور اس کی فراہمی کو ممکن بنائے گی۔
- بس ڈپوز – بیرونی آپریٹرز کی جانب سے مزید دلچسپی کی حوصلہ افزائی کرنے کے لیے، CPCA کو ڈپوز کی فراہمی اور نظم کاری کے لیے کچھ اضافی ذمہ داریاں نبھانے کی ضرورت ہو سکتی ہے۔
- منتقلی کے انتظامات – CA کے لیے ضروری ہوگا کہ وہ فرنچائزڈ آپریشنز پر منتقلی کی نظم کاری کرے، اور اگر آپریٹرز فرنچائزڈ سروسز کے آغاز سے قبل دستبردار ہونا چاہیں تو سروس کے تسلسل کو یقینی بنا سکے۔
- نیٹ ورک آپریشن – CA معاہدہ جات کے تحت آپریٹ کرنے والی تمام بس سروسز کی وضاحت اور نظم کاری کرے گی، اور کارکردگی کی نگرانی کے لیے انتظامات کا نفاذ کرے گی۔
- آمدنی سے متعلقہ خطرہ – معاہدہ جات کو کم از کم سبسڈی اور کم از کم لاگت کے مجموعے کے ذریعے آپریٹ کیا جائے گا، مؤخر الذکر CA کے آمدنی سے متعلقہ خطرہ مول لینے کا باعث بنے گا۔ تفویض کردہ معاہدہ جات کی دونوں اقسام کے توازن سے قطع نظر، اس چیز کا امکان ہے کہ پورے نیٹ ورک کے لیے ذمہ دار ہونے کے باعث، CA موجودہ وقت کی نسبت اس خطرے کی زیادہ زد میں ہوگی۔

- کرائے اور ٹکٹنگ – معاہدے کی قسم سے قطع نظر، CA پورے نیٹ ورک میں کرایوں کا تعین کرے گی، تسلسل اور باہم آپریٹ کرنے کی صلاحیت کو یقینی بنائے گی، اس کے علاوہ پروڈکٹ رینج کا تعین کرے گی۔ آمدنی کے تحفظ کی نظم کاری کے حوالے سے اس کی صلاحیتوں کو بہتر کرنا اہم ہو گا۔
- مارکیٹنگ اور برانڈ کی نظم کاری – برانڈنگ اور مارکیٹنگ سے متعلقہ اقدامات CA کے زیر ملکیت ہوں گے اور وہی ان کی تیاری اور نفاذ کی ذمہ دار ہو گی۔
- کارکردگی کی نگرانی – CA کے لیے ضروری ہو گا کہ معاہدے کی ضروریات (معیار اور سروسز کے حوالے سے) اور BSIP کی جانب سے متعین کردہ اہداف کے لیے پیش رفت دونوں کے لحاظ سے سروس کی کارکردگی کی نگرانی کرے۔
- کسٹمر سے تعلقات – بس نیٹ ورک کے لیے اپنی وسیع ذمہ داریوں کو مد نظر رکھتے ہوئے، CA کسٹمر کے تجربے کو بہتر بنانے کے لیے ان سے فیڈبیک موصول کر کے اور ان کے ساتھ مشغول ہو کر، کسٹمرز کے ساتھ تعلق کی نظم کاری کرے گی۔

EP 7.250 کے تحت، CA کی ذمہ داریوں کا دائرہ کار درج ذیل کا احاطہ کرنے کی غرض سے وسیع ہو جائے گا:

- بس نیٹ ورک کا ڈیزائن – CA ایک EP بورڈ کا قیام عمل میں لائے گی اور اس کی نگرانی کرے گی (جو ممکنہ طور پر موجودہ بس آپریٹر فورم سے وجود میں آئے گا) اور EP اسکیم کے مقاصد کے مطابق نیٹ ورک کی شکل اور ڈیزائن سے متعلق (جیسا کہ ہیڈ ویز کو منضبط کرنے کا عمل) آپریٹرز کے ساتھ بات چیت اور مذاکرات کا بندوبست کرے گی۔
- آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات – آپریٹرز کے ساتھ معاہدوں اور ضروریات کا تعین کرنا، ان سے متعلق مذاکرات کرنا اور ان پر متفق ہونا لازمی ہو گا۔
- منتقلی کے انتظامات – EP کے تحت CA کے لیے منتقلی کے انتظامات کا بندوبست کرنا ضروری ہو گا، اگرچہ نیٹ ورک میں خلل ڈالنے کے کسی بھی قسم کے نمایاں خدشات یا کارروائیوں سے بچاؤ کے لیے آپریٹرز کی رضامندی سے ان کے مرحلہ وار نفاذ کا امکان ہو گا۔
- نیٹ ورک آپریشن – CA اس امر کو یقینی بنانے کے لیے سروسز کی نگرانی کرے گی کہ وہ EP اسکیم کے مقاصد کے مطابق آپریٹ کریں۔
- کرائے اور ٹکٹنگ – CA اس امر کو یقینی بنائے گی کہ بس آپریٹرز کے ساتھ معاہدے کے ذریعے متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکٹس کا اجراء کیا جائے۔
- مارکیٹنگ اور برانڈ کی نظم کاری – برانڈنگ اور مارکیٹنگ سے متعلقہ اقدامات CA کے زیر ملکیت ہوں گے اور CA ہی آپریٹرز کے ساتھ متفقہ EP اسکیم کے مقاصد کے تحت ان کی تیاری اور نفاذ کی ذمہ دار ہو گی۔
- کارکردگی کی نگرانی – CA BSIP کے مقاصد اور اہداف اور EP کے مقاصد اور ضروریات کے لحاظ سے کارکردگی کی نگرانی کرے گی تاکہ کسی بھی قسم کی تبدیلیوں سے متعلق EP کو مطلع کیا جا سکے۔
- کسٹمر سے تعلقات – CA اور بس آپریٹرز کسٹمرز سے فیڈبیک موصول کر کے اور ان کے ساتھ مشغول ہو کر، کسٹمر کے تجربے کو بہتر بنانے کے لیے کسٹمر کے ساتھ تعلقات کی نظم کاری کرنے کے لیے ذمہ داری کا اشتراک کریں گے۔

EP 7.251 کے تحت، بس آپریٹرز کاروباری سروسز سے متعلقہ آمدنی کے خطرے کے ذمہ دار رہیں گے۔ تاہم، EP اسکیم میں موجود ضروریات آمدنی پر مثبت اور منفی دونوں طرح سے اثر انداز ہو سکتی ہیں۔ جہاں اثر مثبت ہوا، CA اس کی شناخت کی کوشش کرے گی اور اس امر کو یقینی بنانے کے لیے میکانزمز کا نفاذ کرے گی کہ سروس سے متعلقہ بہتریوں میں اس کی ایک مخصوص مقدار کی دوبارہ سرمایہ کاری کی جائے۔

بس سروس کی بہتریوں کے اجراء کے لیے CA کی صلاحیت

7.252 کیمبرج شائر اور بیٹر بورو میں بس نیٹ ورک کے لیے ہدف کی سطح بہت بڑی ہے۔ اس سے دیگر کئی مقامی اہداف اور اقدامات کے حصول میں مدد کرنے کی غرض سے شاندار اور جامع بس سروس کی فراہمی سے منسلک اہمیت کی عکاسی ہوتی ہے۔ بس کبھی بھی ایجنڈا میں اتنی زیادہ اہمیت کی حامل نہیں رہی ہے۔ دلچسپی اور معاونت کی یہ سطح تبدیلی کے مطلوبہ اجراء کے حصول میں مدد کرے گی۔

7.253 گزشتہ کئی سالوں میں، مختلف مثبت اقدامات اور اسکیمز کا اجراء کیا گیا ہے، جس میں درج ذیل شامل ہیں:

- سینٹ آئیوز – کیمبرج گائیڈڈ بس وے، جنوبی کیمبرج سے بائیومیڈیکل کیمپس اور ٹرمپنگٹن کے بس وے کے ساتھ ساتھ۔ وبا سے قبل بس وے سروسز پر مسافروں کی افزائش کی نشاندہی کر کے، Stagecoach نے 18 گاڑیوں کے نئے فلیٹ میں سرمایہ کاری کی، جس میں زیادہ گنجائش کی حامل ڈبل ڈیک بسز شامل ہیں۔
 - کیمبرج سے ملحقہ 5 سائٹس سے پارک اینڈ رائیڈ کی سروسز، جنہیں کاروباری طور پر Stagecoach کی جانب سے آپریٹ کیا جاتا ہے۔
 - ایسٹ کیمبرج شائر کنیکٹ – DfT کی جانب سے فنڈ کردہ مکمل ٹرانسپورٹ کے اقدام کے حصے کے طور پر طلب کے مطابق ایک نمائشی مربوط پائلٹ پروجیکٹ۔
 - نئی DRT سروس (ٹنگ) کا آغاز مغربی ہینٹنگڈن شائر میں 2022 میں آزمائشی طور پر کیا گیا، جو 2023 میں ایک مستقل خصوصیت بن گئی۔
 - کیمبرج میں صفر اخراج کی حامل دو ڈبل ڈیک بسز کی آزمائش، جس کے بعد کیمبرج پارک اینڈ رائیڈ سروسز کے لیے مزید 30 بیٹری پر مبنی الیکٹرک بسز کے لیے فنڈنگ اور شہر میں ایک مزید سروس کا اجراء کیا گیا۔
- CA 7.254 نے مزید بس سروسز کی معاونت کرنے کی غرض سے ذمہ داری لی ہے، تاکہ نیٹ ورک کی دیکھ بھال کرنے میں مدد کی جا سکے۔ اکتوبر 2022 میں، ایک نوٹس جاری کیا گیا جس میں کاروباری سروسز کی ایک بڑی تعداد کو بند کرنے کا ارادہ ظاہر کیا گیا۔ CPCA نے تبدیلی سے متعلقہ سروسز کی فراہمی کو ممکن بنایا اور اپریل 2023 میں خصوصی طور پر ایک میٹل حکم نامے کا اجراء کیا تاکہ ان سروسز کو برقرار رکھنے کے لیے مقامی طور پر فنڈز اکٹھے کیے جا سکیں۔ اس سال، اس حکم نامے کا دائرہ کار علاقے میں نئی اور بہتر کردہ بس سروسز کی سہولت کاری کرنے تک بڑھا دیا گیا، جو نافذ کیے جانے کے عمل سے گزر رہی ہیں۔
- CA 7.255 بس سے متعلقہ اصلاحات کے حصول اور وسائل کی فراہمی کے لیے طویل مدتی عزم رکھتی ہے تاکہ اس کے اہداف کو ڈیلیور کرنے میں مدد کی جا سکے۔ 2018 میں حکمت عملی ہر مہینے کے جائزے کے بعد، اس نے اپنے مقصد کا نوٹس شائع کیا تاکہ 2019 میں بس فرنیچرنگ سے متعلق تحقیق کی جا سکے۔ اسی سال بعد میں، اس امر کو سمجھنے کے لیے مارکیٹ میں جامع تحقیق کا انعقاد کیا گیا تھا کہ بس صارفین اور غیر صارفین بس سروسز سے کیا چاہتے ہیں۔ بس نیٹ ورک پر وبا کے اثر کی غیر یقینی صورت حال کے بعد، 2022 میں اس جانچ کی تجویز دی گئی، اس کے علاوہ بس سے متعلقہ نئی بامقصد حکمت عملی تشکیل دی گئی جس نے آپریٹنگ کے بدلے ہوئے ماحول، مقامی ٹرانسپورٹ اور رابطے کے منصوبے کے نئے پالیسی اہداف اور دیگر مقامی مواقع سے متعلق جواب دیا، اس میں گریٹر کیمبرج پارٹنرشپ کے روابط کی تشکیل سازی کی تجاویز بھی شامل تھیں۔
- 7.256 درج ذیل ٹیبل بالترتیب CA کی جانب سے فرنیچرنگ یا EP کا اجراء کرنے کے لیے درکار صلاحیتوں کی وضاحت کرتا ہے، اس میں ان شعبوں کو نمایاں کیا گیا ہے کہ جہاں ان کو بہتر کیے جانے کی ضرورت ہے۔

فنکشن	قابلیت	موجودہ طور پر دستیاب حد	اضافی استعداد یا قابلیت کی ضرورت ہے
حکمت عملی اور پروگرام کی نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • پروگرام اور خطرے کی نظم کاری • بس سے متعلقہ حکمت عملی کی تیاری اور نظم کاری • مسلسل جدت • مستقبل کی ضروریات کی پیش گوئی کرنا • حکمت عملی سے متعلقہ پروگرامز کی نگرانی کرنا 	کچھ استعداد پہلے ہی موجود ہے۔	فی الحال بس ٹرانسفارمیشن لیڈ آفیسر کی تقرری کی جا رہی ہے۔ بس نیٹ ورک کی خاطر خواہ بہتریوں کے حصول کے لیے اضافی گنجائش کی ضرورت ہوگی۔
کاروباری نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • قیمت اور ٹکننگ سے متعلقہ حکمت عملی اور کرایوں کا تعین • کاروباری اہداف کا نفاذ • بڑھتی ہوئی طلب اور آمدنی کی وصولیاں • سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے لیے قیمت اور فیس 	فی الحال کم از کم مہارتیں دستیاب ہیں۔	قیمت، کرایوں اور ٹکننگ کی نگرانی کرنے اور کاروباری بصیرتیں فراہم کرنے کے لیے اضافی ٹیم ممبرز کی تقرری کی جائے گی۔
بس سے متعلقہ منصوبہ بندی اور ترقی	<ul style="list-style-type: none"> • نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور ڈیزائن، بشمول روٹس، ٹائم ٹیبلنگ اور شیڈولنگ • سروس کی وضاحتیں • سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کا اجراء • آپریٹرز کے ساتھ رابطہ • سروس کی تبدیلیوں سے متعلق اسٹیک ہولڈرز کی مشغولیت 	موجود ہے لیکن مزید استعداد کی ضرورت ہے۔	استعداد میں اضافہ کرنے کے لیے اضافی آسامیوں پر تقرری کی جائے گی۔
فراہمی اور معاہدہ جات کی نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • معاہدے کی وضاحتیں اور دستاویزی ثبوت • معاہدے کی تفویض کاری اور ٹینڈر کی جانچ کی نگرانی کرنا • تعین اور سروس کی ڈیلیوری کی نگرانی کرنا • معاہدے کی ادائیگیاں • معاہدے میں تبدیلیاں 	موجود ہیں، لیکن معاہدہ جات کی تعداد اور اسکوپ سے نمٹنے کے لیے مزید استعداد کی ضرورت ہے۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔
بس آپریشنز اور نگرانی	<ul style="list-style-type: none"> • سڑکوں کے کام یا بڑے ایونٹس کے باعث سروسز اور خلل کی روزانہ نظم کاری سے متعلق آپریٹرز کے ساتھ رابطہ • کسٹمر کے لیے حقیقی وقت پر مبنی پیغام رسانی • KPIs اور نیٹ ورک کے معیارات کی نگرانی اور پیمائش 	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔
انفراسٹرکچر	<ul style="list-style-type: none"> • اثاثہ جات کے رجسٹر کا ریکارڈ رکھنا • بس اسٹاپس، شیلٹرز اور ساز و سامان کی نظم کاری اور ترقی • بس اسٹیشنز کے مالکان کے ساتھ رابطہ • بس وے اور پارک اینڈ رائیڈ کی سائٹس کے مالکان کے ساتھ رابطہ • ڈیو کی فراہمی کی ترقی اور نظم کاری 	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔
کسٹمر کا تجربہ، تشہیر، مارکیٹنگ اور مواصلات	<ul style="list-style-type: none"> • کسٹمر اور اسٹیک ہولڈرز کی مشغولیت اور فیڈبیک • کسٹمر کی شکایات اور استفسارات • برانڈنگ 	کچھ مرکزی مواصلات، لیکن پبلک ٹرانسپورٹ کے ساتھ مخصوص نہیں ہیں۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔

اضافی استعداد یا قابلیت کی ضرورت ہے	موجودہ طور پر دستیاب حد	قابلیت	فنکشن
		<ul style="list-style-type: none"> • معلومات کی فراہمی • مارکیٹنگ 	
اضافی استعداد کی ضرورت ہے۔	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	<ul style="list-style-type: none"> • پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم میں CPCA اسٹافنگ سے متعلقہ ضروریات کی نظم کاری کرنا • آپریٹرز کے درمیان TUPE/منتقلی کے انتظامات • آپریٹر اسٹاف کے لیے کم از کم معیارات کا تعین • ٹریننگ کی ضروریات 	انسانی تعلقات
اضافی استعداد کی ضرورت ہے۔	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	<ul style="list-style-type: none"> • مالیاتی کنٹرول اور قانونی اکاؤنٹنگ • آمدنی کی وصولی اور ادائیگی کی عمل کاری 	مالیات
آؤٹ سورس کردہ اضافی استعداد۔	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	<ul style="list-style-type: none"> • قانونی مشورہ اور معاونت 	قانونی

فنکشن	قابلیت	موجودہ طور پر دستیاب حد	اضافی استعداد یا قابلیت کی ضرورت ہے
حکمت عملی اور پروگرام کی نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • بس سے متعلقہ حکمت عملی کی تیاری اور نظم کاری • EP بورڈ کی نظم کاری اور EP منصوبے کے لیے ذمہ داری اور اسکیم سے متعلقہ تبدیلیاں • مسلسل جدت • مستقبل کی ضروریات کی پیش گوئی کرنا • حکمت عملی سے متعلقہ پروگرامز کی نگرانی کرنا 	کچھ استعداد پہلے ہی موجود ہے۔	فی الحال بس ٹرانسفارمیشن لیڈ آفیسر کی تقرری کی جا رہی ہے۔
کاروباری نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • ٹکنگ اور کرایوں سے متعلقہ حکمت عملی، بشمول متعدد آپریٹرز پر مبنی ٹکنگ پروڈکٹس 	فی الحال کم از کم مہارتیں دستیاب ہیں۔	معاونت کرنے کے لیے آؤٹ سورس کردہ معاونت جبکہ نگرانی/نظم کاری کرنے کے لیے سیٹ اپ اور نیا کردار۔
بس سے متعلقہ منصوبہ بندی اور ترقی	<ul style="list-style-type: none"> • بس سروس کی رجسٹریشنز کی نظم کاری • نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور ٹینڈرز کی تیاری • آپریٹرز کے ساتھ رابطہ 	حالیہ طور پر موجود ہے، لیکن بس نیٹ ورک کی بہتریوں کے نفاذ کے لیے مزید استعداد کی ضرورت ہے۔	بس سروس کی رجسٹریشنز کی نگرانی کرنے کے لیے اضافی کردار۔
فراہمی اور معاہدہ جات کی نظم کاری	<ul style="list-style-type: none"> • معاہدے کی وضاحتیں اور دستاویزی ثبوت • معاہدے کی تفویض کاری اور ٹینڈرز کی جانچ کی نگرانی کرنا • تعمیل اور سروس کی ڈیلیوری کی نگرانی کرنا • معاہدے کی ادائیگیاں • معاہدے میں تبدیلیاں 	حالیہ طور پر موجود ہے لیکن بس نیٹ ورک کی بہتریوں کے نفاذ کے لیے مزید استعداد کی ضرورت ہے۔	بہتر کردہ نیٹ ورک کے خاطر خواہ نفاذ کے لیے اضافی استعداد کی ضرورت ہے۔
بس آپریشنز اور نگرانی	<ul style="list-style-type: none"> • سڑکوں کے کام یا بڑے ایونٹس کے باعث سروسز اور خلل کی روزانہ نظم کاری سے متعلق آپریٹرز کے ساتھ رابطہ • کسٹمر کے لیے حقیقی وقت پر مبنی پیغام رسانی • KPIs اور نیٹ ورک کے معیارات کی نگرانی اور پیمائش 	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔

فنکشن	قابلیت	موجودہ طور پر دستیاب حد	اضافی استعداد یا قابلیت کی ضرورت ہے
انفراسٹرکچر	<ul style="list-style-type: none"> • اثاثہ جات کے رجسٹر کا ریکارڈ رکھنا • بس اسٹاپس، شیلٹرز اور ساز و سامان کی نظم کاری اور ترقی • بس اسٹیشنز کے مالکان کے ساتھ رابطہ • بس وے اور پارک اینڈ رائیڈ کی سائٹس کے مالکان کے ساتھ رابطہ 	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔
کسٹمر کا تجربہ، تشہیر، مارکیٹنگ اور مواصلات	<ul style="list-style-type: none"> • کسٹمر اور اسٹیک ہولڈر کی مشغولیت اور فیڈبیک • کسٹمر کی شکایات اور استفسارات • برانڈنگ • معلومات کی فراہمی • مارکیٹنگ 	کچھ مرکزی مواصلات، لیکن پبلک ٹرانسپورٹ کے ساتھ مخصوص نہیں ہیں۔	اضافی استعداد اور صلاحیت کی ضرورت ہے۔
انسانی تعلقات	<ul style="list-style-type: none"> • پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم میں CPCA اسٹافنگ سے متعلقہ ضروریات کی نظم کاری کرنا • آپریٹر اسٹاف کے لیے کم از کم معیارات کا تعین • ٹریننگ کی ضروریات 	ترقی کرنے کی محدود ضرورت کے ساتھ موجود ہے۔	کوئی بھی اضافی ضروریات نہیں ہیں۔
مالیات	<ul style="list-style-type: none"> • مالیاتی کنٹرول اور قانونی اکاؤنٹنگ 	ترقی کرنے کی محدود ضرورت کے ساتھ موجود ہے۔	کوئی بھی اضافی ضروریات نہیں ہیں۔
قانونی	<ul style="list-style-type: none"> • قانونی مشورہ اور معاونت 	موجود ہے لیکن استعداد محدود ہے۔	آؤٹ سورس کردہ اضافی استعداد۔

7.257 فرنچائزنگ یا EP پر منتقلی کے نتیجے میں CA کی ٹیم کی استعداد میں اضافہ کرنے اور صلاحیتوں کی رینج کو وسیع کرنے کی ضرورت پیدا ہوگی۔ ممکنہ طور پر دونوں کے لیے درکار اضافی ذمہ داریوں کا خلاصہ ذیل میں ٹیبل 7-27 کے اندر بیان کیا گیا ہے، جس میں 2024 سے 2026 کے سالوں کے دوران لاگت کی نشان دہی شامل ہے۔

ٹیبل 7-27: اضافی وسائل کی ضروریات

فنکشنز	فرنچائزنگ - اسٹاف کی تعداد	EP - اسٹاف کی تعداد
حکمت عملی سے متعلقہ لیڈ	1	1
نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور سروس کی ترقی	5	3
انفراسٹرکچر اور ٹکننگ	3	3
معابدے اور فراہمی	2	0
مواصلات، معلومات اور برانڈنگ	4	3
کل اضافی آسامیاں	15	10
اضافی آسامیوں کی تخمینہ شدہ لاگت	£2.76 ملین	£0.9 ملین
معاونت سے متعلقہ دیگر اندرونی فنکشنز اور آؤٹ سورس کردہ معاونت کی تخمینہ شدہ لاگت	£2.3 ملین	قابل اطلاق نہیں ہے
کل اضافی اخراجات	£5.06 ملین	£0.9 ملین

سوال L26

فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ دونوں کی صورت میں، مشترکہ اتھارٹی کو بس سروس سے متعلقہ بہتریوں کی نظم کاری کرنے کے لیے اپنی استعداد اور صلاحیت میں اضافہ کرنے کی ضرورت ہوگی۔ کیا ان منصوبوں سے متعلق آپ کے پاس کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

کراس باؤنڈری سروسز اور سروس سے متعلقہ اجازت نامے

7.258 CA پہلی فرنچائزڈ سروسز کے آغاز پر اپنے پورے علاقے میں فرنچائزنگ اسکیم کا نفاذ کرے گی۔ اس طرح، تمام غیر فرنچائزڈ سروسز بشمول ان سروسز کے، جنہیں ابھی بعد میں فرنچائز کیا جانا ہے، انہیں سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے تحت آپریٹ کرنے کی ضرورت ہوگی۔

7.259 CA سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے ایسے سسٹم کا اجراء کرے گی جو مختلف اقسام کی سروس کے لیے مختلف ضروریات کا تعین کرنے کے قابل بنائے گا۔ ان میں دیگر آپریٹرز کے ٹکٹس اور دیگر گاڑی اور/یا سروس کی ضروریات کی قبولیت سے متعلق وضاحتیں شامل ہو سکتی ہیں۔

7.260 سروس سے متعلقہ مخصوص اقسام کے اجازت ناموں کی طوالت لازمی طور پر آپریٹرز کے ان کے لیے درخواست دینے سے قبل واضح ہونی چاہیے۔ سروس کے تسلسل اور ہموار منتقلی کو یقینی بنانے کے لیے، سروسز کے لیے درخواست کردہ سروس سے متعلقہ کسی بھی ایسے اجازت نامے کی مدت، جسے ابھی فرنچائز کیا جانا ہے، ان سروسز کے فرنچائز ہونے کی تاریخ تک ہوگی۔

7.261 اس سے قبل کہ سروس سے متعلقہ اجازت نامے کے عمل کا نفاذ کیا جائے، یہ آپریٹرز اور دلچسپی لینے والے دیگر فریقین (بشمول ملحقہ اتھارٹیز) کے ساتھ ایسے مشاورتی عمل سے مشروط ہوگا، جو ان ممکنہ شرائط کا احاطہ کرے گا جن کا اطلاق ہو سکتا ہے، بشمول:

- اس امر کو ممکن بنانا کہ کسی مخصوص طریقے سے ٹکٹس کی خریداری یا کرایوں کی ادائیگی کی جا سکے۔
- آپریٹرز کے لیے مختص کردہ ٹکٹس قبول یا جاری کرنے اور ان ٹکٹس کی قیمتوں کی تعمیل کرنے کی ضرورت۔
- مخصوص معیارات کی تعمیل کرنے کی غرض سے گاڑیوں کی ضروریات (جیسا کہ عمر اور اخراج)۔
- کسٹمر سروس کے معیارات کا تعین۔
- آپریشنل معیارات کا تعین۔
- مختص کردہ گروپس کے لیے رعایتی ٹکٹس کی پیشکش کرنے کی ضرورت۔
- سروسز (بشمول کرائے) سے متعلق معلومات اور اس کے علاوہ فرنچائزڈ علاقے میں موجود دیگر سروسز شائع کرنے کی ضرورت۔

7.262 مقصد یہ ہوگا، کہ جس حد تک ممکن ہو، سروس سے متعلقہ اجازت نامے کی ضروریات کو فرنچائزنگ اسکیم میں موجود ضروریات سے مماثل بنایا جائے تاکہ علاقے میں سروس کے تسلسل کو یقینی بنایا جاسکے۔

CA 7.263 اس امر کا انتظام کرے گی کہ فرنچائزنگ اسکیم کی اشاعت کے بعد سروس کے اجازت نامے کی پالیسی کے بیان کو شائع کیا جائے۔ پالیسی کا بیان سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کی مختلف اقسام کے درمیان فرق کو واضح کرے گا۔ فرنچائز کے شروع ہونے تک استعمال ہونے والی سروسز کے اجازت نامے ممکنہ طور پر طویل مدتی کراس باؤنڈری سروسز کے مقابلے میں مختلف ضروریات کے حامل ہوں گے۔

7.264 غیر فرنچائزڈ سروسز کو چلانے کے لیے سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کی کسی بھی درخواست کے حصے کے طور پر، CA اس بات کا غور کرنے کے قابل ہوگا کہ یہ سروس اور کسی بھی فرنچائزڈ سروس پر کس طرح اثر انداز ہوگا۔ CA کو حق حاصل ہوگا کہ ایسی سروسز کو معطل کر دے جو سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے تقاضوں کو پورا کرتی ہوں، جبکہ، CA کے نقطہ نظر میں، سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے تحت استعمال ہونے والی فرنچائزڈ سروسز یا دیگر سروسز کے عوض کم آمدنی موصول ہوگی۔

نفاذ

7.265 فرنچائزنگ کے لیے آؤٹ لائن ٹائم اسکیلز کو ذیل میں دکھایا گیا ہے۔ اس مرحلے پر یہ صرف اشارے ہیں اور خاص طور پر اس بات کو یقینی بنانے کے لیے مزید تفصیلی منصوبہ بندی کے تابع ہیں، کہ نہ تو CA کے عملے اور نہ ہی آپریٹرز پر ضروری کام کے پیمانے کی وجہ سے دباؤ ڈالا جاتا ہے۔

ٹیبل 0: فرنچائزنگ – آؤٹ لائن ٹائم ٹیبل

عنصر	وضاحت	ٹائم اسکیل
فرنچائزنگ سے متعلقہ جانچ کو آزادانہ آڈٹ کے لیے جمع کروانے کا فیصلہ		ستمبر 2023
آزادانہ آڈٹ		اکتوبر 2023 – جون 2024
عوامی مشاورت کے لیے جانے کا فیصلہ	پروجیکٹ بورڈ کی منظوری	جولائی 2024
عوامی مشاورت اور اسٹیک ہولڈر کی شمولیت	آن لائن اور اخباری سروے کے اختیارات، روڈ شو ایونٹس سے معاونت یافتہ	اگست – نومبر 2024
مشاورت کے جوابات اور مشاورتی رپورٹ کی تیاری کا جائزہ	جذبات کی جانچ اور جہاں ضرورت ہو مخصوص فیڈبیک کا جواب دینا	نومبر – دسمبر 2024
فرنچائز کرنے کا فیصلہ	تجویز پر نظر ثانی، مشاورت یا مارکیٹ کے حالات کے باعث ہونے والی کسی بھی قسم کی ممکنہ تبدیلیوں کو زیر غور لانا	جنوری 2025
فرنچائز کی فراہمی کی تیاری	معاہدے کی وضاحتوں، ٹینڈرز کو دستاویزی شکل دینا اور جانچ کے طریقوں پر اتفاق	مارچ – مئی 2025
فراہمی	مستقبل کے آپریٹرز کے لیے فرنچائزیز بننے کا موقع	مئی – نومبر 2025
فرنچائز کے پہلے معاہدہ جات کی تفویض کاری	ایوارڈز اور تعطل کی مدت	مارچ - اپریل 2026
معاہدے اور سروس سے متعلقہ اجازت نامے کی اسکیم کے اجراء کو متحرک کرنا	آپریٹرز TUPE سے وابستہ افراد اور ان کی تربیت کے لیے منصوبے تشکیل دینے ہیں، نیز ڈپو اور متعلقہ انفراسٹرکچر کی تعمیر کرنے، اور کسی بھی قسم کی گاڑیوں کا آرڈر دینے ہیں	مئی 2026 – اگست 2027
پہلی فرنچائزڈ سروس اور سروسز سے متعلقہ اجازت ناموں کے تحت استعمال ہونے والی سروسز کے آغاز کے ساتھ متعارف کردہ فرنچائزڈ نیٹ ورک	نئے تعلیمی سال سے قبل پہلی سروسز کا اجراء	ستمبر 2027

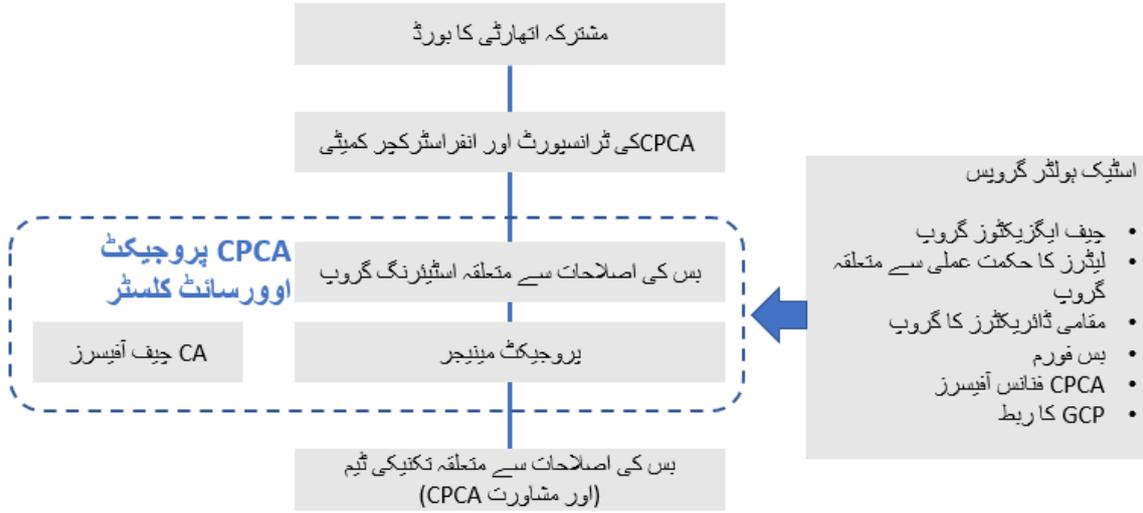
7.266 اگر ایک EP پر عمل درآمد کیا جانا تھا، تو اس کے حصول کے اقدامات ٹیبل 29-7 میں بیان کیے گئے ہیں۔ اس مرحلے پر ٹائم اسکیلز اشارے ہیں، کیونکہ ابھی تک شامل کیے جانے والے اقدامات اور عزائم کی حد معلوم نہیں ہے نیز یہ بھی معلوم نہیں کہ ان کی فراہمی میں کتنا وقت لگے گا، یا متفقہ مقاصد کو پورا کرنے کے لیے کون سی آخری حدود قابل حصول ہوں گی۔

عناصر	وضاحت	ٹائم اسکیم
EP تشکیل دینے کے لیے ارادے کے نوٹس کی اشاعت		جولائی 2024
بس آپریٹرز کے ساتھ EP میں شامل کیے جانے والے ممکنہ عناصر کے حوالے سے غیر رسمی بات چیت	آپریٹرز اور نمائندگان کے ساتھ راؤنڈ ٹیبل بات چیت	اگست - ستمبر 2024
بس آپریٹر فورم کی رسمی EP بورڈ میں منتقلی، حوالے کی شرائط کے ساتھ	متفقہ انتظام، تنظیم اور مدعو کردہ افراد	ستمبر 2024
آپریٹرز کے ساتھ شامل کیے جانے والے عناصر اور معاہدوں/تقاضوں کے حوالے سے رسمی گروپ/انفرادی بات چیت	موجودہ آپریٹرز بشمول کمیونٹی ٹرانسپورٹ کے ساتھ گروپ سیشنز اور بالمشافہ میٹنگز کا مجموعہ	اکتوبر - نومبر 2024
بس سے متعلقہ حکمت عملی اور متفقہ BSIP کی بنیاد پر EP منصوبہ تشکیل دینا	ٹائم لائن، خواب اور مقاصد شامل کرنے کا منصوبہ	دسمبر 2024 - جنوری 2025
CPCA، دیگر اتھارٹیز اور آپریٹرز کے حوالے سے ممکنہ مقاصد اور تقاضوں کو شامل کرنے کے لیے EP اسکیم مرتب کریں۔	اسٹیک ہولڈرز کی جانب سے فیڈبیک اور نقل و حمل کے ذرائع تبدیل کرنے، کاربن میں کمی کرنے وغیرہ کے اہداف شامل کرنا	دسمبر 2024 - جنوری 2025
EP منصوبے اور اسکیم کو آپریٹرز کے اعتراض سے متعلقہ میکانزم میں جمع کروانے پر اتفاق	پروجیکٹ بورڈ کی منظوری	جنوری 2025
آپریٹرز کا اعتراض سے متعلقہ میکانزم		فروری 2025
قانونی مشاورت		2025 مارچ
مشاورت کا جواب	فیڈبیک پر نظرثانی اور اسکیم میں کسی بھی قسم کی تبدیلیوں پر غور کرنا	اپریل 2025
EP منصوبہ اور اسکیم بنائی گئی اور اس کے مؤثر ہونے کا نوٹس شائع کر دیا گیا		مئی 2025
EP منصوبے اور اسکیم کے مؤثر ہونے کے تقاضے		جون 2025

پروگرام کی نظم کاری اور انتظام

7.267 اس امر کو یقینی بنانا اہم ہے کہ ایک فرنچائزنگ اسکیم یا EP محتاط انداز میں کام کر رہا ہے تاکہ اس امر کو یقینی بنایا جا سکے کہ اسٹیک ہولڈرز کی معاونت جاری ہے اور متعلقہ فوائد حاصل ہو رہے ہیں۔ بس کی اصلاحات کے عمل کی نگرانی کرنے کے لیے پروجیکٹ مینیجمنٹ کی ایک مستحکم حکمت عملی اپنائی گئی ہے۔ اسے ذیل میں درج مشترکہ مقاصد کے ساتھ قائم کیا گیا ہے:

- فیصلہ سازی کے لیے موجودہ رپورٹنگ اسٹرکچرز استعمال کرنا۔
- ڈیلیوری کے اختیارات کی ترقی اور جانچ سے وابستہ تکنیکی کام کی موثر نظم کاری کرنا۔
- اسٹیک ہولڈرز کے مفادات کے ساتھ مناسب طریقے سے مشغول ہونا، دو طرفہ مواصلات کو آسان بنانا جہاں اسٹیک ہولڈرز کو پیشرفت سے متعلق آگاہ کیا جائے گا اور انہیں ترقیات میں تبدیلی لانے کے مواقع فراہم کیے جائیں گے۔



7.268 CA کے پاس بس سے متعلقہ اصلاحات کے پروگرام اور ڈیلیوری کے ہر ایک اختیار کے لیے جانچ اور منصوبوں سے متعلقہ فیصلوں کی نگرانی کرنے کی خاطر ایک واضح طور پر متعین کردہ گورننس کا فریم ورک موجود ہے، جیسا کہ اوپر بیان کیا گیا ہے۔

7.269 بنیادی پروجیکٹ ٹیم نے تکنیکی کام کی رہنمائی کی۔ اس میں ماہر مشیران اور مشاورتی معاونت کے ساتھ CA کا عملہ بھی شامل ہے۔ پروجیکٹ ٹیم کو بس سے متعلقہ اصلاحات کے اسٹیئرنگ گروپ (جس کی میٹنگ ہر ماہ ہوتی ہے) اور CA کے چیف افسران کی معاونت اور رہنمائی حاصل ہے۔ ایک نامزد پروجیکٹ مینیجر سرگرمیوں کو باہم مربوط بناتا ہے اور پروجیکٹ ٹیم کے ساتھ رابطے کا بنیادی ذریعہ ہوتا ہے۔

7.270 CA کا پروجیکٹ اور سائٹ کلسٹر مجموعی طور پر درج ذیل امور کی انجام دہی کا ذمہ دار ہے:

- بس سے متعلقہ اصلاحات کے پروجیکٹ کے مقصد کو اپنانا اور اسے مکمل کرنا۔
- پروجیکٹ ڈیلیوری اور خطرے کی نظم کاری کے لیے مجموعی احتساب۔
- پروجیکٹ کے دائرہ کار اور اس کی نگرانی پر متفق ہونا۔
- اس امر کو یقینی بنانا کہ یہ جانچ ایک سستا حل فراہم کرتی ہے۔
- پروجیکٹ کی ورک اسٹریٹجی کی قیادت اور نگرانی کرنا اور ان کے تقاضوں کو رپورٹ کرنا۔
- وسیع تر تنظیمی عمل کو مربوط کرنا۔
- تمام تکنیکی پہلوؤں کا جائزہ لینا اور پروجیکٹ کی فراہمی کی یقین دہانی اور منظوری فراہم کرنا۔
- پروجیکٹ کی سرگرمیوں کو انجام دینے کے لیے مناسب مہارتوں اور وسائل کی دستیابی کو یقینی بنانا۔
- پروجیکٹ کی مؤثر پیشرفت میں حصہ ڈالنا۔
- رپورٹنگ کا ایک مناسب شیڈول حاصل کرنا۔

7.271 پروجیکٹ اور سائٹ کلسٹر CA ٹرانسپورٹ اینڈ انفراسٹرکچر کمیٹی (TIC) اور بالآخر مشترکہ اتھارٹی بورڈ اور میٹر کو رپورٹ کرتا ہے۔ پروجیکٹ سٹیئرنگ گروپ ماہانہ بنیادوں پر میٹنگ کرتا ہے۔ TIC اور CA بورڈ کو رپورٹس کے حوالے سے اپڈیٹ کی جاتی ہے۔

فرنچائزنگ اسکیم کی گورننس

7.272 اگرچہ CPCA کے پاس ایک واضح اور متعین گورننس اسٹرکچر موجود ہے، لیکن بس فرنچائزنگ کو مطابقت پذیر بنانے اور روزمرہ کے امور کی نظم کاری اور فیصلہ سازی کی ذمہ داری اٹھانے، نیز CA کے اندر موجود بڑھتے ہوئے امور اور ذمہ داریوں کی عکاسی کرنے کے لیے موافقت ضروری ہوگی۔ CA بورڈ کی ذیلی کمیٹی کے طور پر ایک بس بورڈ تشکیل دیا جائے

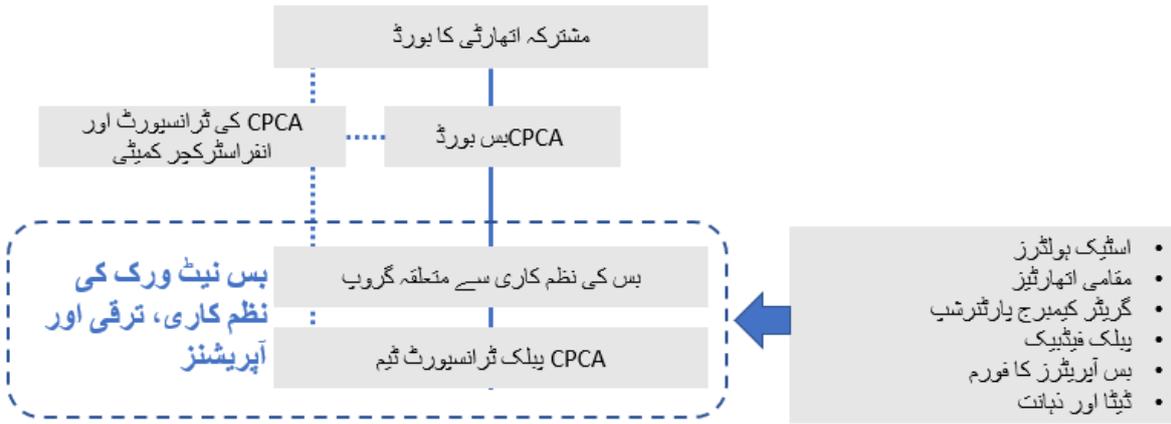
گا۔ یہ ذیلی کمیٹی اس نان ایگزیکٹو گروپ (بس مینیجمنٹ گروپ) کی نگرانی کرے گا، انہیں ہدایات دے گا اور ان سے رپورٹس حاصل کرے گا، جن پر فرنچائزڈ بس نیٹ ورک کی براہ راست روزمرہ ذمہ داری عائد ہوگی۔ CA کی توسیع شدہ پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم بس مینیجمنٹ گروپ کو رپورٹ کرے گی۔

7.273 بس مینیجمنٹ گروپ فرنچائزڈ نیٹ ورک کے آپریشن کے حوالے سے اسٹیک ہولڈر کے مفادات اور انفرادی لوکل اتھارٹیز کے ساتھ رابطہ برقرار رکھے گا۔ موجودہ بس فورم بھی ماہانہ میٹنگ جاری رکھے گا تاکہ عمومی آپریشنل معاملات؛ تشہیری سرگرمیوں؛ اور فرنچائزڈ نیٹ ورک اور سروس سے متعلقہ اجازت ناموں کے تحت استعمال ہونے والی سروسز کے اردگرد کے عمل اور انتظامات کی کارکردگی اور بہتری پر غور کیا جا سکے۔

7.274 انفرادی اتھارٹیز بس بورڈ اور بس مینیجمنٹ گروپ دونوں کے تعاون کے ساتھ، اپنے علاقوں میں فرنچائزڈ آپریشنز کی تشکیل کاری پر اثر انداز ہو سکیں گی۔

7.275 بس بورڈ فرنچائزڈ نیٹ ورک کے حوالے سے اہم فیصلے کرنے کا ذمہ دار ہوگا، نیز ان امور کو یقینی بنائے گا کہ مجموعی طور پر فرنچائزنگ اسکیم کی ہم آہنگی برقرار رکھی جائے اور یہ کہ کوئی بھی فیصلہ اسکیم کو برے طریقے سے متاثر نہیں کرے گا۔

تصویر 7-9: فرنچائزنگ گورننس



7.276 بس بورڈ فرنچائزنگ اسکیم کی فراہمی اور اس کو چلائے جانے کی نگرانی اور رہنمائی کرے گا۔ یہ ماہانہ اور ضرورت کے مطابق استثنائی بنیادوں پر ملاقات کرے گا۔ یہ درج ذیل امور کی انجام دہی کا ذمہ دار ہوگا:

- فرنچائزنگ اسکیم اور خطرے کی نظم کاری کے آپریشن کا مجموعی احتساب۔
- فوائد حاصل کرنے اور مطلوبہ نتائج کے حصول کے لیے فرنچائزنگ اسکیم کی قیادت کرنا اور اس کو نگرانی فراہم کرنا۔
- نیٹ ورک کی کارکردگی سے متعلق نگرانی کی رپورٹس وصول کرنا تاکہ آپریشنل حالات میں تبدیلیوں کے جواب میں حکمت عملی پر مبنی ہدایت سے آگاہ کیا جا سکے، مثال کے طور پر پیش گوئی شدہ تخمینوں کے مقابلے میں اخراجات یا آمدنیوں میں تغیرات۔
- فرنچائزنگ اسکیم کی ترقی میں معاونت کے لیے اس وسیع تر تنظیمی عمل کے ساتھ تعاون کرنا، جو وسیع تر تنظیمی گورننس کے تقاضوں کے مطابق ہو۔
- فرنچائزنگ اسکیم کی سرگرمیوں کو آسان بنانے کے لیے مہارتوں اور وسائل کی فراہمی اور تقسیم۔
- کاروباری اور ماحولیاتی تبدیلیوں کو مدنظر رکھتے ہوئے فرنچائزنگ اسکیم کی حکمت عملی پر مبنی مطابقت کو برقرار رکھنا۔
- بس نیٹ ورک کے سفیر کے طور پر کام کرنا اور فرنچائزنگ اسکیم کے مقاصد اور اہداف کی مؤثر پیشرفت میں حصہ ڈالنا۔
- اس امر کو یقینی بنانا کہ رپورٹنگ شیڈول CA بورڈ کے لیے سنبھال کر رکھا گیا ہے۔

7.277 فرنچائزنگ اسکیم کی تشکیل کاری کے بعد CA کسی بھی مقام پر اس کو تبدیل کرنے کی کوشش کر سکتا ہے۔

7.278 اگر اسکیم کے تقاضوں، جیسے کہ اسکیم سے متعلقہ علاقے یا مستقبل میں فراہم کی جانے والی سروسز کی وضاحت، میں ترمیم کرنے کی ضرورت ہو تو ٹرانسپورٹ ایکٹ میں مقرر کردہ باضابطہ تغیراتی عمل کی پیروی کی جائے گی۔ کوئی بھی معمولی تغیرات، جیسے روزمرہ کی سروس کے تقاضے (مثلاً سروس کے ٹائم ٹیبل میں ترمیم کرنا یا موجودہ راستے پر ایکسپریس سروس متعارف کروانا)، CA کے بس بورڈ کے ذریعے قانونی عمل کے استعمال کے بغیر نافذ العمل کی جائیں گی۔

7.279 اگر اسکیم کے تقاضوں میں ترمیم کرنے کی ضرورت ہو، تو مشترکہ اتھارٹی کو ایک نوٹس جاری کرنا ہو گا جس میں تغیرات کے نافذ العمل ہونے کی تاریخ بیان کی جائے گی، اور نوٹس شائع ہونے کے 14 دن کے اندر ٹریفک کمشنر کے دفتر کو اطلاع دینا ہو گی۔ اسے اس بات کو یقینی بنانے کے لئے تجاویز پر بھی مشاورت کرنی ہو گی کہ تمام متعلقہ اسٹیک ہولڈرز (بشمول آپریٹرز اور CMA) اور مقامی کمیونٹیز کے ساتھ سروس کی تبدیلی کی نوعیت پر مشاورت کی گئی تھی۔ اس مشاورت میں یہ امر یقینی بنایا جائے گا کہ مجوزہ تبدیلیوں سے متعلقہ اثرات، فوائد اور خطرات کے بارے میں مکمل طور پر دریافت کر لیا گیا ہے اور جانچ لیا گیا ہے، اس سے پہلے کہ انہیں نافذ العمل کیا جائے۔

7.280 میئر مشاورت کی تکمیل کے بعد، اسکیم میں تبدیلی کرنے کا حتمی فیصلے کریں گے۔

7.281 فرنچائزنگ اسکیم تشکیل دینے کے بعد، CA اس بات پر غور کر سکتی ہے کہ یہ اسکیم اپنی موجودہ شکل میں قابل عمل نہیں ہے اور اس میں تبدیلیاں کرنے کی کوشش کر سکتی ہے۔ تاہم، اگر وہ اس بات پر غور کرے کہ فرنچائزنگ اسکیم کو منسوخ کیا جانا چاہیے، تو وہ صرف اس صورت میں کر سکتی ہے جب وہ مطمئن ہو کہ درج ذیل میں سے کوئی ایک نکتہ لاگو ہوتا ہے:

- اگر یہ اسکیم لاگو نہ کی جائے تو اس علاقے میں مقامی بس سروسز، جن پر اسکیم کا اطلاق ہوتا ہے، ممکنہ طور پر بہتر ہوں گی۔
- اس اسکیم کے مسلسل جاری رہنے سے اتھارٹی کے لیے مالی مشکلات پیدا کرنے کا امکان ہو۔
- اس اسکیم کو جاری رکھنے کی ذمہ داریاں اس کے فوائد کی نسبت زیادہ ہونے کا امکان ہو۔

7.282 فرنچائزنگ اسکیم کی منسوخی اسکیم کی تشکیل کے یکساں طریقہ کار سے مشروط ہے، ماسوائے ٹرانسپورٹ ایکٹ کے سیکشن 123G(3) کے لاگو نہیں ہوتا۔ میئر پر لازم ہے کہ فرنچائزنگ اسکیم کو منسوخ کرنے کے لیے کوئی فیصلہ کرے۔

EP کی گورننس

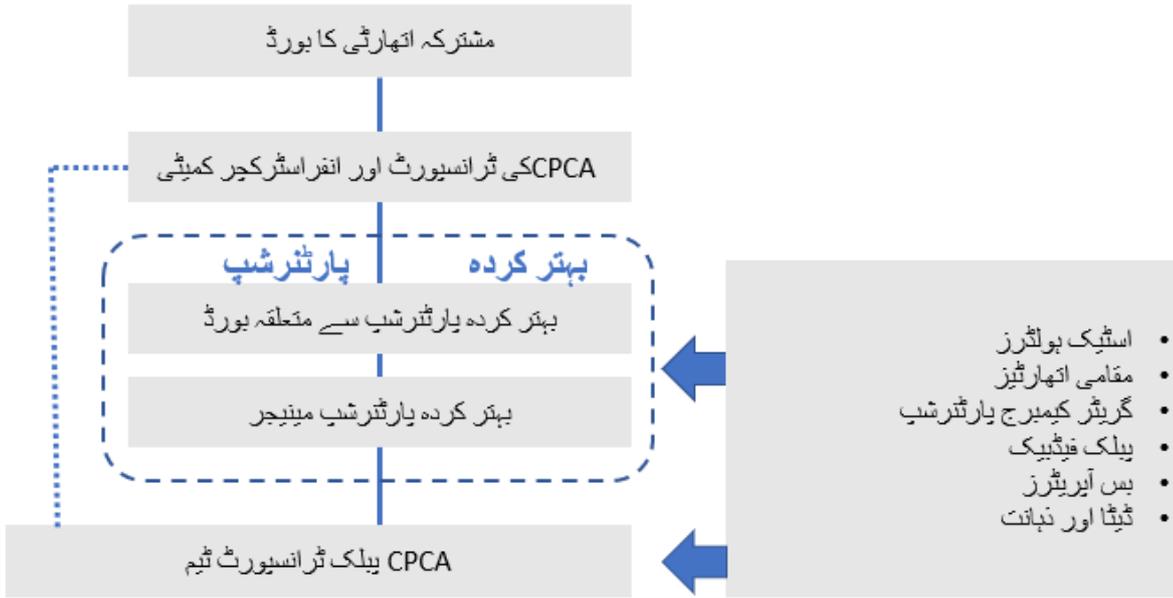
7.283 EP کے فوائد کے حصول کی غرض سے، ایک واضح اور قابل نفاذ گورننس درکار ہو گی۔ موجودہ تنظیمی اسٹرکچرز کے عین مطابق تعمیر کرنے کا ارادہ ہو گا۔ بس فورم کو باضابطہ طور پر EP بورڈ بنایا جائے گا، جو EP کے منصوبے اور اسکیم کی ترقی اور نظم کاری کی نگرانی کا ذمہ دار ہو گا۔ بورڈ میں منتخب اتھارٹیز کے نمائندگان بھی شامل ہوں گے، جو انہیں شامل کردہ مواد پر اثر انداز ہونے کی اجازت دیں گے۔ اسی طرح، ان سے سہولیات، جیسے کہ بس کے ترجیحی اقدامات اور بس اسٹیشنز، کی صورت میں معاہدے طے کرنے کے لیے کہا جا سکتا ہے۔

7.284 EP کا منصوبہ بنیادی طور پر بس اسٹریٹیجی اور BSIP کے مقاصد کی عکاسی کرے گا۔

7.285 EP بورڈ کا آپریشن ریفرنس کی الگ شرائط کے تحت چلایا جائے گا۔ بورڈ کی میٹنگز ماہانہ بنیادوں پر ہوں گی، جب تک کہ EP منصوبہ اور اسکیم نافذ نہ ہو جائیں، جس کے بعد میٹنگز کی تعداد کے بارے میں فیصلہ کیا جائے گا۔

7.286 EP بورڈ اس بات کا فیصلہ کرے گا کہ EP منصوبے اور اسکیم میں کیا شامل کیا جائے، جس میں فراہم کی جانے والی سہولیات اور اقدامات کے معاہدوں کی تفصیلات اور آپریٹرز کے تقاضے شامل ہیں۔ جہاں ضروری ہو، ہر آپریٹر کے ساتھ انفرادی بات چیت کی جائے گی تاکہ مقاصد اور معاہدوں پر اتفاق کیا جا سکے۔

7.287



7.288

EP اسکیم کی ترقی میں، مستقبل کی تبدیلیوں کے استعمال کے لیے ایک مخصوص تغیراتی میکانزم تیار کیا جائے گا، جس سے اصل کے مقابلے میں اس عمل کو آسان بنایا جائے گا۔

7.289 EP منصوبے میں تبدیلی کی درخواست کسی بھی وقت EP بورڈ کے کسی بھی رکن کی طرف سے کی جا سکتی ہے۔ تغیر پر غور کرنے کے لیے میٹنگ کا نوٹس دیا جائے گا۔ اگر بورڈ نے اسے قبول کر لیا تو اسے آپریٹر آجیکشن میکانزم اور قانونی مشاورت کے تابع کیا جائے گا، جس کے بعد تبدیلی CA کے ذریعے عمل میں لائی جائے گی۔

7.290 متفقہ مخصوص تغیراتی میکانزم کا استعمال کرتے ہوئے، EP بورڈ کے ممبرز میں سے کسی کے لیے بھی ممکن ہو گا کہ وہ باضابطہ طور پر EP اسکیم میں تبدیلی لائے پر غور کرنے کی تجویز پیش کرے۔ دوبارہ، ممکنہ تغیر پر غور کرنے کے لیے بورڈ کی میٹنگ کا نوٹس دیا جائے گا۔ اگر میٹنگ میں متفقہ معاہدہ پیش کیا جاتا ہے، تو اسے منظور کر لیا جائے گا اور پھر بغیر کسی مزید کارروائی کے آگے بڑھا دیا جائے گا۔ اگر متفقہ معاہدہ پیش نہیں کیا جاتا، تو مجوزہ تبدیلی کو 14 دن کے لیے ایک آسان آپریٹر آجیکشن میکانزم سے گزارا جائے گا۔ اگر منظور ہو گیا، تو پھر بغیر کسی مزید کارروائی کے آگے بڑھا دیا جائے گا۔

7.291 EP منصوبہ صرف اس صورت میں نافذ العمل ہو سکتا ہے جب اس کے ساتھ ایک EP اسکیم بھی موجود ہو۔ مزید یہ کہ EP اسکیم بغیر کسی EP منصوبے کے نافذ العمل نہیں ہو سکتی۔

7.292 متفقہ مخصوص تغیراتی میکانزم کا استعمال کرتے ہوئے، EP بورڈ کے ممبرز میں سے کسی کے لیے بھی ممکن ہو گا کہ وہ باضابطہ طور پر EP اسکیم کی منسوخی پر غور کرنے کی تجویز پیش کرے۔ دوبارہ، ممکنہ منسوخی پر غور کرنے کے لیے اسکیم کی تبدیلی کی طرح بورڈ کی میٹنگ کا نوٹس دیا جائے گا۔

نظم کاری سے متعلقہ کیس کا نتیجہ

7.293 فرنچائزنگ کے لیے ایک نئے آپریٹنگ فریم ورک کا نفاذ ضروری ہو گا، جس کی نگرانی نئی گورننس اور تنظیمی اسٹرکچرز کے ذریعے کی جائے گی۔ فرنچائزنگ اسکیم بس سروسز کے انتظام، منصوبہ بندی اور آپریٹ کرنے کے طریقے کو نمایاں طور پر تبدیل کر دے گی، جس میں CA مزید ذمہ داریاں سنبھالے گی اور اضافی عملے کے وسائل اور صلاحیت کی ضرورت ہو گی۔

7.294 CA نے پہلے ہی اپنی پبلک ٹرانسپورٹ کی ٹیم کی توسیع کا آغاز کر دیا ہے، جو فرنچائزنگ اسکیم کے اجراء کے فیصلے کے منظور ہو جانے کی صورت میں مزید ترقی کے لیے بنیاد فراہم کرے گی۔ نظم کاری سے متعلقہ کیس نے نشاندہی کی ہے کہ ٹیم کو 15 تک اضافی آسامیوں کی ضرورت ہو گی۔

7.295 فرنچائزڈ نیٹ ورک پر منتقلی کے عمل کے لیے پہلی فرنچائزڈ سروسز کو پہلے اٹھ مہینوں میں ڈیلیور کرنے کی غرض سے پروگرام کیا گیا ہے اور اسے اس کے اجراء کا فیصلہ ہو جانے کے بعد مکمل ہونے میں قریباً 3 سال لگیں گے۔

7.296 بس نیٹ ورک کے لیے اہداف کی ڈیلیوری کے حصول کو EP کے ذریعے ممکن بنایا جا سکتا ہے۔ اس کے حصول کے لیے اسٹریکچرز پر منتقلی موجودہ صورت حال کی نسبت قدرے آسان ہوگی۔ مختلف تاریخوں کی حامل اسکیم سیٹنگ اور معاہدہ جات اور ضروریات کے اجراء کے لیے ڈیڈلائنز کے ساتھ بہتر کردہ پارٹنرشپ کے منصوبے کا نفاذ ایک سال کے اندر کیا جا سکتا ہے (اگر CA اور آپریٹرز کے مابین معاہدے تک رسائی ممکن ہو جاتی ہے)۔

7.297 CA کی پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم کو کامیاب EP ڈیلیور کرنے کے لیے ممکنہ طور پر 8-10 اضافی آسامیوں کے ساتھ کچھ توسیع کی ضرورت ہوگی۔

7.298 جبکہ CA فرنچائزنگ اسکیم کی شرائط، بہتر کردہ پارٹنرشپ کی شرائط کا تعین کرنے کے قابل ہوگی اور اسکیم کے لیے آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات کرنے کی ضرورت ہوگی۔ اگر مکمل معاہدے تک رسائی ممکن نہیں ہوتی، تو تجاویز کا نفاذ آپریٹرز کے اعتراض کے میکانزم پر ہوگا۔ اگر معاونت کی متعلقہ تھریشلڈ تک رسائی نہیں ہوتی، تو EP پر پیش رفت نہیں ہوگی۔

سوال L27

نظم کاری سے متعلقہ کیس وضاحت کرتا ہے کہ فرنچائزنگ یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے تحت مشترکہ اتھارٹی کس طرح بس نیٹ ورک کی نظم کاری کرے گی۔ کیا ان منصوبوں سے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

جانچ کا نتیجہ

7.299 اس جانچ میں پورے کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو کے علاقے کے لیے بس سروس کی فراہمی کی انضباطی اصلاحات کے کیس کی وضاحت کی گئی ہے۔ یہ ٹرانسپورٹ ایکٹ کے مطابق اور متعلقہ رہنمائی کے حوالے سے، حکمت عملی پر مبنی، اقتصادی، کمرشل، مالیاتی اور مینیجمنٹ کیسز کے پانچ کیس اسٹریکچر کی پیروی کرتے ہوئے انجام دیا گیا ہے۔

7.300 فرنچائزنگ رہنمائی کے تقاضوں کو درج ذیل کے مطابق نمٹایا گیا ہے:

- تبدیلی کی ضرورت کا مضبوط کیس – اسٹریٹیجک کیس میں پیش کیا گیا ہے، جو بس اسٹریٹیجی اور BSIP میں اہداف کے حصول کے لیے مداخلت اور اہم تبدیلی کی ضرورت کو بیان کرتا ہے۔
- بس سے متعلقہ اصلاحات کے مقاصد – یہ سب اسٹریٹیجک کیس میں واضح کیے گئے ہیں۔
- اختیارات – دستیاب اختیارات (یا تو EP یا فرنچائزنگ) حکمت عملی پر مبنی کیس میں بیان کیے گئے ہیں۔
- اختیارات کی جانچ – تمام پانچ کیسز میں ان اختیارات پر ان کی مجموعی اہداف کے حصول کی صلاحیت اور خطرے، وسائل کے تقاضوں، کم قیمت، فوائد اور رقم کی قابل قدر مناسبت کے لحاظ سے غور کیا گیا ہے۔
- ترجیحی اختیار کا انتخاب – یہ پانچ کیسز کے ذریعے تجزیے اور جانچ کی بنیاد پر نتیجے میں بیان کیا گیا ہے۔

حکمت عملی پر مبنی کیس

7.301 حکمت عملی پر مبنی کیس میں CA کے وسیع اہداف کے حصول کے لیے تبدیلی کی ضرورت کو نمایاں کیا گیا ہے، جس میں وہ اہداف بھی شامل ہیں جن کی وضاحت بس سے متعلقہ حکمت عملی میں کی گئی ہے۔ بالخصوص، بس نیٹ ورک میں ایک مرحلہ وار تبدیلی پر مبنی بہتری کی ضرورت ہے تاکہ 2030 تک کار کے ذریعے سفر کو 15% تک کم کرنے اور بس کے استعمال کو دوگنا کرنے کے ان اہداف کے حصول میں مدد کی جا سکے۔

7.302 پورے کیمبرج سائبر اور پیٹر بورو میں بس سروسز کے ایسے جامع نیٹ ورک کے لیے بس پر مبنی حکمت عملی کا تصور جو لوگوں کو آرام دہ، استعمال میں آسان، پائیدار اور رقم کی بہتر قابل قدر مناسبت کا حامل محسوس ہو، جو جامع ہو اور کار کے قابل عمل متبادل کی پیشکش کرے۔

7.303 EP یا فرنچائزنگ میں سے کسی ایک کے تحت زیادہ ربط سازی اور دستیابی کے حامل بہتر کردہ نیٹ ورک کے حصول کو ممکن بنایا جا سکتا ہے۔ تاہم، فرنچائزنگ CA کو نیٹ ورک کی ساخت اور استحکام پر زیادہ کنٹرول اور اثر و رسوخ، اور سروس کے روابط اور مربوط کرایوں اور ٹکننگ کو یقینی بنانے کی صلاحیت فراہم کرے گی۔ EP یا فرنچائزنگ کے تحت مکمل مجوزہ تبدیلی کے حصول میں یکساں وقت لگے گا۔ EP کے تحت، تبدیلی کے اجراء کا انحصار آپریٹرز کے ساتھ مذاکرات پر ہوگا، جس میں، کچھ زیادہ بامقصد ضروریات کے لیے، زیادہ مدت لگ سکتی ہے (اور کچھ صورتوں میں،

ہو سکتا ہے کہ ان کا حصول بالکل ممکن ہی نہ ہو۔) تاہم، تبدیلیوں کو ایک ہی دفعہ کے بجائے ان پر اتفاق ہونے کی صورت میں مرحلہ وار نافذ کیا جا سکتا ہے، جیسا کہ فرنچائزنگ کی صورت میں ہو گا۔ فرنچائزنگ کی صورت میں، اگر مناسب وسائل دستیاب ہوں، تو CA ٹائم اسکیلز کی ہدایت دینے اور ڈیلیوری کو یقینی بنانے کے قابل ہو گی۔

7.304 درمیانی سطح کی سرمایہ کاری (آئندہ کارروائی کے لیے سب سے زیادہ ممکنہ منظرنامہ) کے حوالے سے EP اور فرنچائزنگ کے فوائد کا موازنہ ذیل میں بیان کیا گیا ہے۔

تصویر 7-11: فوائد کا موازنہ – درمیانی سرمایہ کاری کا منظرنامہ

فوائد	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
مسافروں کی صلاحیت پر مبنی فوائد	متوسط فائدہ	معیاری فائدہ
اقتصادی فائدہ	متوسط فائدہ	معیاری فائدہ
CA کے وسیع تر مقاصد اور اقدامات کے لیے معاونت	متوسط فائدہ	معیاری فائدہ
گرین ہاؤس گیسوں میں کمی	معمولی فائدہ	متوسط فائدہ
فضائی آلودگی کا سبب بننے والے اجزاء میں کمی	معمولی فائدہ	متوسط فائدہ
نان مونیٹائزڈ فوائد	متوسط فائدہ	معیاری فائدہ

7.305 دونوں EP اور فرنچائزنگ کے اختیارات مسابقت کے ذریعے رقم کی قابل قدر مناسبت حاصل کرنے میں مدد دینے کی خاطر CA کو فوائد کی پیشکش کرتے ہیں۔ ایک EP اسکیم موجودہ اور نئے آپریٹرز کے لیے کچھ تحفظ فراہم کرتے ہوئے آزادانہ مارکیٹ میں مفاد پر مبنی مسابقت کے منفی پہلوؤں کو کچھ حد تک دور کرنے میں مدد دے گی، جبکہ سڑک پر ہونے والی مسابقت سے حاصل ہونے والے کسی بھی قسم کے فوائد کو برقرار رکھے گی۔ فرنچائزنگ میں سروس کے معاہدوں کے لیے آپریٹرز کے مابین مسابقت درکار ہوتی ہے تاکہ بہترین قدر حاصل کی جا سکے اور دستیاب بجٹ کے لیے فراہم کی جانے والی سروسز کی تعداد کو بڑھایا جا سکے۔ تجویز کردہ فرنچائزنگ اسکیم کا اسٹریکچر اس مقصد کے حصول کے لیے تیار کیا گیا ہے۔

ٹیبل 7-30: مقابلے پر اثر کا موازنہ – درمیانی سرمایہ کاری کا منظرنامہ

اثر	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
بس سروس کی فراہمی کے لیے اس سطح پر ممکنہ اثرات اور مقابلے کی سکت	علاقے میں بس آپریٹرز کی تعداد پر کم سے کم اثر	نئے آپریٹرز کو مارکیٹ کی طرف راغب کرنے کی صلاحیت

7.306 مربوط سروس کی فراہمی، مربوط ٹکننگ، سروس کے استحکام اور معلومات کی فراہمی کے ذریعے صارفی فوائد کو بڑھانے کی غرض سے، فرنچائزنگ CA کو اپنے مجوزہ نیٹ ورک کی مجموعی منصوبہ بندی اور فراہمی کے لیے ایک زیادہ مربوط حکمت عملی اپنانے کا موقع فراہم کرتی ہے۔

ٹیبل 7-31: معیار اور انضمام کے فوائد کا موازنہ – درمیانی سرمایہ کاری کا منظرنامہ

اثر	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
آمدنی کا اثر	فائدہ	معیاری فائدہ
نان مونیٹائزڈ معیار اور انضمام کے فوائد	فائدہ	معیاری فائدہ

7.307 پورے نیٹ ورک کی منصوبہ بندی اور ہم آہنگی کی صلاحیت لچک پذیری فراہم کرے گی تاکہ نیٹ ورک کے مسلسل استحکام اور کم قیمت کو یقینی بنانے کے لیے سروس کی پیشکش کو اپنایا جا سکے اور ایڈجسٹ کیا جا سکے۔ ان ایڈجسٹمنٹس کی فیصلہ سازی اور مینیجمنٹ کو فرنچائز کے معاہدوں کے ذریعے حاصل کردہ مسلسل، تفصیلی کارکردگی کے ڈیٹا تک CA کی رسائی سے مدد ملے گی۔

7.308 مجموعی طور پر، حکمت عملی پر مبنی کیس اس بات کی تجویز دیتا ہے کہ EP کی نسبت فرنچائزنگ زیادہ فوائد کی حامل ہو گی۔

7.309 اقتصادی کیس میں بنیادی طور پر اس بات پر غور کیا گیا ہے کہ آیا EP یا فرنچائزنگ پبلک سیکٹر کے لیے رقم کی قابل قدر مناسبت کی نمائندگی کرتے ہیں۔ یہ کیس وسیع تر معاشرے پر ان کے اثرات کے لحاظ سے اختیارات پر غور کرتا ہے، نیز اقتصادی، سماجی اور ماحولیاتی فوائد کا جائزہ لیتا ہے۔

7.310 یہ جائزہ سروس کے لحاظ سے آمدنی اور آپریٹنگ کے اخراجات کے تخمینے کی بنیاد پر انجام دیا گیا تھا، تاکہ مسافروں، دیگر رہائشیوں اور سیاحوں، آپریٹرز (مختلف سائز کے، موجودہ اور نئے داخل ہونے والے دونوں قسم کے افراد)، مقامی اتھارٹیز اور مرکزی حکومت کے مابین اثرات کی تقسیم کو سمجھنے میں مدد دی جا سکے۔

7.311 اس تجزیے سے پتہ چلتا ہے کہ جائزے کی مدت کے دوران فرنچائزنگ تقریباً £188 ملین کی خالص موجودہ قیمت (NPV) فراہم کرتی ہے، جبکہ EP کے لیے یہ قیمت £123 ملین ہے۔ مزید یہ کہ یہ نان مونیٹائزڈ اثرات اور فوائد کی وسیع حد اور ہیملے کی فراہمی میں زیادہ فائدہ مند ہے۔

7.312 EP یا فرنچائزنگ دونوں کے تحت غیر یقینی صورتحال پیدا ہو سکتی ہے۔ EP کے لیے، ایسی صورتحال ابتدائی مراحل میں مذاکرات اور شامل کیے جانے والے مقاصد اور ضروریات طے کرنے کے دوران پیدا ہو سکتی ہے۔ فرنچائزنگ کے لیے، منتقلی کے مرحلے میں غیر یقینی صورتحال پیدا ہو گی، جہاں قانونی چیلنج یا آپریٹرز کی کارروائیوں میں خلل ڈالنے کے اقدامات کا امکان بھی موجود ہو گا۔ اسی طرح، معاہدہ طے کرنے کی مدت کے دوران نتائج کے بارے میں غیر یقینی صورتحال پیدا ہو سکتی ہے، جو آپریٹرز کی قیمتوں کی حکمت عملیوں پر اپنائی گئی ٹینڈرنگ کی حکمت عملیوں اور فیصلوں پر منحصر ہے۔ مزید یہ کہ پورا بس نیٹ ورک اس غیر یقینی صورتحال کے تابع ہو گا۔

7.313 دونوں صورتوں میں، آپریشن کی مدتوں کے دوران غیر یقینی صورتحال کی سطح کم ہوتی ہے، حالانکہ EP کے تحت، آپریٹرز کو کسی بھی وقت سروسز میں ترمیم کرنے کے لیے کاروباری آزادی حاصل ہوتی ہے۔

7.314 جہاں سروسز کی فراہمی اور نیٹ ورک کے آپریشن میں تبدیلیاں مطلوب ہوں، EP مزید مذاکرات کی ضرورت اور آپریٹرز کے اعتراض کرنے کے مواقع فراہم کرتا ہے، جبکہ فرنچائزڈ نیٹ ورک کے حوالے سے تبدیلیاں متعین معاہداتی تبدیلی کے عمل کے تحت ہوں گی، جس کے نتیجے میں کم غیر یقینی صورتحال پیدا ہو گی۔

ٹیبل 7-32: اقتصادی فوائد کا موازنہ

اثر	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
کل موجودہ قدر (NPV)	£123 ملین	£188 ملین
مجموعی نان مونیٹائزڈ اثرات	فائدہ	معیاری فائدہ
تقسیمی فوائد	کسی ایسے گروپ کی نشاندہی نہیں کی گئی کہ جو اسکیم سے منفی طور پر متاثر ہو رہا ہے	کسی ایسے گروپ کی نشاندہی نہیں کی گئی کہ جو اسکیم سے منفی طور پر متاثر ہو رہا ہے
ابتدائی قیمت کے لحاظ سے رقم کی قابل قدر مناسبت	زیادہ	زیادہ
تبدیلی کے دوران غیر یقینی	درمیانی	زیادہ
آپریشن کے دوران غیر یقینی	کم	کم
مستقبل میں غیر یقینی	زیادہ	کم
وسیع تر اثرات سمیت رقم کی قابل قدر مناسبت	درمیانی	درمیانی
نان مونیٹائزڈ اثرات، تقسیم سے متعلقہ فوائد اور غیر یقینی صورتحال کو مدنظر رکھتے ہوئے ایڈجسٹ شدہ رقم کی قابل قدر مناسبت۔	زیادہ	زیادہ

7.315 رقم کی قابل قدر مناسبت کے لحاظ سے، EP اور فرنچائزنگ دونوں یہ سطح حاصل کرتے ہیں، جہاں حاصل شدہ فوائد کی گئی سرمایہ کاری سے زیادہ ہوتے ہیں۔ فرنچائزنگ EP کی نسبت کچھ بہتر کارکردگی دکھاتی ہے اور غیر یقینی صورتحال سے نمٹنے اور فوائد کی تقسیم کے حوالے سے رہنمائی میں CA کو اثر و رسوخ فراہم کر کے فائدہ پہنچاتی ہے۔

کاروباری کیس

7.316 کاروباری کیس میں اس بات کو مدنظر رکھا گیا ہے کہ آیا مجوزہ کاروباری انتظامات ان اختیارات کے کامیاب نفاذ میں معاونت کرتے ہیں۔ متعدد کاروباری مقاصد کے لحاظ سے ایک جانچ انجام دی گئی تھی جیسا کہ ٹیبل میں ظاہر کیا گیا ہے۔

ٹیبل 7-33: کاروباری مسائل کا موازنہ

اثر	بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ
پبلک سیکٹر کا اثر و رسوخ	درمیانی - کم	زیادہ
بہتر قدر	زیادہ مالیت	زیادہ مالیت
بس آپریٹرز کے درمیان مسابقت	کم مقابلہ	درمیانی - زیادہ مقابلہ
خطرے کی مناسب تفویض	پرائیویٹ سیکٹر کا زائد خطرہ	پبلک سیکٹر کا زائد خطرہ
نفاذ کی آسانی	EP بورڈ کی معاونت کے تابع انفرادی بہتریاں	جب فرنچائزنگ نافذ ہو جاتی ہے، تو بہتریاں کرنا آسان ہو جاتا ہے
بحالی اور لچک پذیری	نیٹ ورک خرابی کے اوقات میں مؤثر اسٹیک ہولڈر کے تعاون سے متاثر ہوتا ہے	CA کو نیٹ ورک کا مؤثر انداز میں نظم کرنے کا زیادہ اختیار حاصل ہے، جس میں خرابی کی مدتیں بھی شامل ہیں

7.317 فرنچائزنگ CA کو بس نیٹ ورک پر نمایاں اثر و رسوخ فراہم کرنے کی وجہ سے مفید ہے۔ تاہم، فرنچائزنگ میں EP کی نسبت زیادہ بڑی تبدیلی شامل ہوتی ہے اور اس کے نفاذ کے لیے زیادہ وسائل اور صلاحیتیں درکار ہوتی ہیں۔ اس میں CA کی نظم کاری کے لیے زیادہ خطرہ بھی شامل ہوتا ہے۔

مالیاتی کیس

7.318 مالیاتی کیس میں متوقع کیش فلوز کو مدنظر رکھا گیا ہے اور یہ CA کی کم قیمت اور ممکنہ مالیاتی خطرے کا تعین کرنے کی غرض سے آمدنی کے ذرائع کی نشاندہی کرتا ہے۔ یہ تجزیہ بس کی آمدنی اور اقتصادی کیس میں صرف کردہ آپریٹنگ کے اخراجات، اور اس کے ساتھ اختیارات کے درمیان یکساں سرمایہ کاری کی سطحوں کی پیشگوئیوں پر مبنی ہے۔

7.319 اس کیس کا اختتام اس بات پر ہوتا ہے کہ کسی بھی قسم کے اختیارات کے لیے جائزے کی مدت کے دوران خاطر خواہ مالی معاونت ضروری ہوگی۔ متواتر سروسز کی بڑھتی ہوئی ضروریات کے نیٹ ورک کی معاونت کے لیے کیپیٹل کی سرمایہ کاری اور جاری آمدنی دونوں کے ساتھ کسی بھی قسم کے متعلقہ خطرات کی سطح کو مدنظر رکھنا ہوگا۔

نظم کاری سے متعلقہ کیس

7.320 نظم کاری سے متعلقہ کیس ان عوامل پر غور کرتا ہے جو ہر اختیار کے تحت CA کے انتظامات کی فراہمی کو متاثر کرتے ہیں۔ EP یا فرنچائزنگ کے تحت مضبوط انتظام اور تنظیمی اسٹرکچرز کے علاوہ، CA کے اہداف کے حصول کے لیے اسٹاف سے متعلقہ اضافی وسائل اور صلاحیتوں کی ضرورت بھی ہوگی۔ نظم کاری اور پورے نیٹ ورک کے کنٹرول کے حوالے سے بڑی تبدیلی کے باعث فرنچائزنگ کے تحت یہ ضرورت اور زیادہ ہوگی۔

7.321 تاہم، فرنچائزنگ کے تحت زیادہ مربوط، ہموار نیٹ ورک بنانا آسان ہوگا۔ EP اسکیم کے تحت آپریٹرز کے ساتھ تبدیلی اور ضروریات پر بات چیت کرنے میں زیادہ وقت اور محنت درکار ہوگی۔

مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ (EqIA)

7.322 EqIA کا انعقاد محفوظ خصوصیات کے حامل مختلف گروپس پر اثرات کا موازنہ کرنے کے لیے کیا گیا ہے۔ مکمل دستاویز ضمیمہ 6 سے حاصل کی جا سکتی ہے اور اس کا خلاصہ ذیل میں بیان کیا گیا ہے۔

بہتر کردہ پارٹنرشپ کے اثرات	فرنچائزنگ کے اثرات	تحفظ یافتہ گروپ
<p>بہت سے عمر رسیدہ افراد DRT کی نئی سروسز کے نتیجے میں بڑھتی ہوئی رسائی سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>عمر رسیدہ افراد کم کردہ سفری اوقات سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>عمر رسیدہ افراد بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور ان کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p>	<p>بہت سے عمر رسیدہ افراد طلب کے مطابق ٹرانسپورٹ (DRT) کی نئی سروسز کے نتیجے میں بڑھتی ہوئی رسائی سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>عمر رسیدہ افراد کم کردہ سفری اوقات سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>عمر رسیدہ افراد بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور ان کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p>	عمر
<p>دیہی علاقوں میں موجود معذوری کے حامل افراد DRT کی بہتر کردہ سروسز کے نتیجے میں بڑھتی ہوئی رسائی سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>معذوری کے حامل افراد بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور ان کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p>	<p>دیہی علاقوں میں موجود معذوری کے حامل افراد طلب کے مطابق ٹرانسپورٹ (DRT) کی بہتر کردہ سروسز کے نتیجے میں بڑھتی ہوئی رسائی سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>معذوری کے حامل افراد بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور ان کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>گاڑیوں کی برانڈنگ بصری اور شعوری معذوری کے حامل افراد کے لیے سودمند ہوگی۔</p>	معذوری کے حامل افراد
<p>جنس کی تبدیلی کے حامل افراد بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p>	<p>مسافروں کو اضافی حفاظتی اقدامات سمیت بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p> <p>جنس کی تبدیلی کے حامل افراد بہتر کردہ سکیورٹی کے ذریعے بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے استفادہ کریں گے۔</p>	جنس کی تبدیلی
<p>خاتون مسافروں اور خاندانوں کو کم کردہ کرایوں سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p> <p>مسافر کم کردہ کرایوں سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>خاتون مسافروں کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	<p>خاتون مسافروں اور خاندانوں کو کم کردہ کرایوں سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p> <p>مسافر کم کردہ کرایوں سے استفادہ کریں گے۔</p> <p>خاتون مسافروں کو اضافی حفاظتی اقدامات سمیت بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p> <p>خاتون مسافروں کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	جنس
<p>مائیں کم کردہ کرایوں سے استفادہ کریں گی۔</p> <p>ماؤں کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	<p>مائیں کم کردہ کرایوں سے استفادہ کریں گی۔</p> <p>مائیں بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے استفادہ کریں گی۔</p> <p>ماؤں کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	حمل اور زچگی
<p>BAME کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	<p>سیاہ فام، ایشیائی اور اقلیتی نسلی (BAME) کمیونٹیز کو اضافی سکیورٹی اقدامات سمیت بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p> <p>BAME کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔</p>	نسل (قومیت)

تحفظ یافتہ گروپ	فرنچائزنگ کے اثرات	بہتر کردہ پارٹنرشپ کے اثرات
مذہب اور عقیدہ	تمام کمیونٹیز کو اضافی سکیورٹی اقدامات سمیت بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے فائدہ حاصل ہوگا۔ تمام کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔	تمام کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔
جنسی رجحان	تمام کمیونٹیز کو اضافی سکیورٹی اقدامات سمیت بہتر کردہ گاڑی کے ڈیزائن سے فائدہ حاصل ہوگا۔ تمام کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔	تمام کمیونٹیز کے افراد کو بس اسٹاپ اور شیلٹر کے ڈیزائن اور اس کی دستیابی کو بہتر بنانے سے فائدہ حاصل ہوگا۔

سوال L28

مشترکہ اتھارٹی کا مساوات سے متعلقہ اثر کی جانچ (EqIA) نامی ڈرافٹ تحفظ یافتہ خصوصیات کے حامل افراد پر مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم یا بہتر کردہ پارٹنرشپ کے ممکنہ اثرات کی نشاندہی کرتا ہے۔ کیا اس کے متعلق آپ کے کوئی بھی تبصرہ جات ہیں؟

تجویز

7.323 درج ذیل ٹیبل جانچ کے پانچ کیسز کے نتائج کا خلاصہ پیش کرتا ہے۔

ٹیبل 7-35: پانچ کیسز کے نتائج کا خلاصہ

بہتر کردہ پارٹنرشپ	فرنچائزنگ	
کچھ حد تک قومی اور علاقائی پالیسیز اور مقاصد کے ساتھ ہم آہنگی	قومی اور علاقائی پالیسیز اور مقاصد کے ساتھ مضبوط ہم آہنگی	حکمت عملی پر مبنی کیس
رقم کی زائد قابل قدر مناسبت	رقم کی زائد قابل قدر مناسبت	اقتصادی کیس
خاطر خواہ مالی معاونت درکار ہے	خاطر خواہ مالی معاونت درکار ہے	مالیاتی کیس
مشترکہ اتھارٹی کے لیے محدود خطرہ اور ذمہ داریاں	CA مالی معاملات اور ساکھ سے متعلق خاطر خواہ خطرات مول لے گی اور نیٹ ورک کے مجموعی کنٹرول اور نظم کاری کے ذریعے اور کارکردگی پر مبنی ڈیٹا تک رسائی کے ذریعے تغیر پذیر حالات کا جواب دینے کی صلاحیت پیدا کرے گی۔	کاروباری کیس
شراکت داری اور سرمایہ کاری کی اسکیمز کی نظم کاری کے لیے CA کا ورک لوڈ زیادہ ہے، لیکن فرنچائزنگ کی نسبت اس پر ذمہ داریاں کم ہیں	فرنچائزنگ اور سرمایہ کاری کی اسکیمز کی نظم کاری کے لیے CA کا زیادہ ورک لوڈ	نظم کاری سے متعلقہ کیس

7.324 CA کو بس سے متعلقہ قومی حکمت عملی کی ضروریات کے مطابق لازمی طور پر بس سروسز کی فراہمی کے طریقے کی اپنی حکمت عملی میں اصلاحات لانی ہوں گی۔ کچھ بھی نہ کرنا کوئی اختیار نہیں ہے، لہذا اس کا مطلب EP یا فرنچائزنگ کا ضروری اجراء ہے۔

7.325 ایک ایسے فیصلے کے لیے، جس میں فرنچائزنگ یا EP کو ترجیحی انتخاب کے طور پر اپنایا جانا چاہیے، ایک فرنچائزنگ رہنمائی میں بیان کردہ پانچ کیسز کا جائزہ لینے کی ضرورت ہوتی ہے، جس میں ان انتخابات کی تفصیلی جانچ کی وضاحت موجود ہے۔ کیس اور کلیدی مسائل سے متعلقہ، اسکیم کے مقاصد کے حوالے سے کارکردگی ذیل میں پیش کی گئی ہے۔

ٹیبل 36-7: ہر اختیار کی جانچ

منظر نامہ	فریجنٹ	حکمت عملی پر مبنی اثر - بس سسٹم استعمال کرنے کے لیے ایک باعتماد، با سہولت اور آسان	حکمت عملی پر مبنی مقاصد کے حصول کا امکان	اقتصادی عملداری - رقم کی قابل قدر مناسبت	کاروباری فراہمی کی صلاحیت	عملی فراہمی کی صلاحیت	مالی استحکام	نظم کاری اور وسائل	چیلنج کی صلاحیت	تبصرہ جات
		ایک تبدیل شدہ نیت ورک جس میں مسافروں کی اضافی تعداد اور سروس کوریج کے ساتھ ساتھ ٹکننگ اور سروس کا انضمام شامل ہے۔	سرمایہ کاری اور کنٹرول کا توازن مناسب ہے۔ اہداف کو وسیع تر پالیسی کے بغیر حاصل کیا جا سکتا ہے۔	رقم کی بہتر قابل قدر مناسبت۔	CA مالی اور ساکھ سے متعلقہ اہم خطرات مول لے گی۔	CA کی ذمہ داریوں میں بڑا اضافہ۔	خطرہ خواہ مالی معاونت درکار ہے۔	CA کے لیے تنظیمی تبدیلی درکار ہے۔	مارکیٹ میں تبدیلیوں کے ہیما کے وجہ سے آپریٹر کے چیلنج کا امکان۔	ترقی پذیر ترجیحی اختیار۔ حکمت عملی پر مبنی اثر کے ساتھ رقم کی بہتر قابل قدر مناسبت فراہم کرنے کا سب سے زیادہ امکان۔ فراہمی، وسائل اور استطاعت کے خطرات کو تسلیم کیا گیا ہے۔
	EP	ایک تبدیل شدہ نیت ورک جس میں مسافروں کی اضافی تعداد اور سروس کوریج کے ساتھ، کچھ حد تک ٹکننگ اور سروس کا انضمام متعارف کروانا شامل ہے۔	سرمایہ کاری اور کنٹرول کے توازن کا رجحان سرمایہ کاری کی طرف ہے۔ نتائج پر کنٹرول محدود ہے۔	رقم کی بہتر قابل قدر مناسبت۔	CA کے لیے محدود خطرہ اور ذمہ داریاں۔	CA کی ذمہ داریوں میں محدود تبدیلی۔	خطرہ خواہ مالی معاونت درکار ہے۔	CA کے اضافی ورک لوڈ میں زیادتی۔	پرائیویٹ سیکٹر کو بڑی مقدار میں سرمایہ کاری کی منتقلی کے نتیجے میں نتائج پر کم کنٹرول کے ساتھ سیاسی چیلنج کا سامنا کرنا پڑ سکتا ہے۔	اگلا بہترین متبادل۔ سرمایہ کاری کی وجہ سے حکمت عملی پر مبنی کچھ اثر، لیکن نتائج کے کنٹرول پر حدود اس اثر کو کم کر سکتی ہیں۔ رقم کی بہتر قابل قدر مناسبت اور اس کی فراہمی کی صلاحیت۔
	کوئی فیصلہ نہیں کیا گیا	ایک زوال پذیر نیت ورک جس میں مسافروں کی تعداد کم ہو رہی ہو، اور اس کی سروسز کم ہو رہی ہوں۔	CA کو ووٹرز اور آپریٹرز کی طرف سے کافی دباؤ کا سامنا کرنا پڑے گا۔	رقم کی قابل قدر مناسبت کا اندازہ لگانے کے لیے کوئی سرمایہ کاری نہیں کی گئی۔	CA کو سروس نیت ورک کو برقرار رکھنے کے لیے جاری سالانہ اضافی معاونت فراہم کرنے کی ضرورت ہو گی۔	CA کو وسائل میں اضافے کے بغیر نیت ورک کی بڑھتی ہوئی ذمہ داری اٹھانی ہو گی۔	موجودہ نیت ورک کو برقرار رکھنے کے لیے CA کے بجٹس کو افراط زر سے زیادہ بڑھانے کی ضرورت ہو گی۔	سروس کی قدر کا اندازہ لگانے اور کٹوتیوں کا آغاز کرنے کی مسلسل ضرورت۔	بس سروس کی کٹوتیوں سے متاثرہ کمیونٹیز ممکنہ طور پر اہم ساکھ کے چیلنجز کا سامنا کریں گی۔	موجودہ صورتحال کے تسلسل کی عکاسی کرتا ہے۔

7.326 یہ واضح ہے کہ فرنچائزنگ CA کے لیے اپنے حکمت عملی پر مبنی مقاصد کے حصول میں فوائد فراہم کرتی ہے، جس سے نتائج پر مکمل اثر و رسوخ اور مسافروں کو بس سروس کی بہتری کی مؤثر فراہمی اور وسیع تر پالیسی کے مقاصد کی تکمیل کے لیے بس نیٹ ورک میں تبدیلیوں کی اجازت ملتی ہیں۔

7.327 اقتصادی کیس سے پتہ چلتا ہے کہ دونوں اختیارات کم از کم درمیانی سرمایہ کاری کی سطح پر پبلک سیکٹر کی مداخلتوں کے جواز کے حامل ہوں گے۔

7.328 اگرچہ EP میں خطرات نسبتاً کم ہیں، لیکن کاروباری کیس کے لحاظ سے فرنچائزنگ واضح فوائد کی حامل ہے، جس میں فراہمی میں زیادہ یقین اور سروسز کو لچکدار طریقے سے منظم کرنے اور انہیں موافق بنانے کی صلاحیت سے مطلوبہ نتائج حاصل کرنے پر زیادہ اعتماد کا عنصر موجود ہے۔

7.329 مالیاتی کیس سے پتہ چلتا ہے کہ تمام اختیارات مناسب قیمت میں دستیاب ہیں، لیکن اس کے باوجود CA کو اس مدت کے دوران مسلسل مالی معاونت فراہم کرنے کی ضرورت ہوگی۔ تاہم، بہتر سروس کی سطح کو اسی طرح برقرار رکھنے کے لیے، فرنچائزنگ کے اختیار کو EP اختیار کے مقابلے میں قدرے کم سطح کی مالی معاونت درکار ہوگی۔

7.330 نظم کاری سے متعلقہ کیس اس امر کی نشاندہی کرتا ہے کہ CA کی جانب سے کوئی بھی اختیار قابل اجراء ہے، اگرچہ دونوں اختیارات کے لیے CA کی پبلک ٹرانسپورٹ ٹیم میں توسیع کی ضرورت ہوگی۔

7.331 ٹرانسپورٹ ایکٹ اور فرنچائزنگ سے متعلقہ رہنمائی کی متعلقہ ضروریات کے مطابق یہ جانچ انجام دیے کر، مشترکہ اتھارٹی اس امر کو زیر غور لاتی ہے کہ، مجموعی طور پر، فرنچائزنگ اور اضافہ شدہ یقینی صورت حال کے حکمت عملی پر مبنی ایسے فوائد، جن کا اظہار اس کے نتائج کے حوالے سے ہوتا ہے، انہوں نے نمایاں مالی خطرہ مول لینے کے نقصان کو بڑی حد تک کم کر دیا ہے۔ اس جانچ کی بنیاد پر، CA نے یہ تجویز دی ہے کہ فرنچائزنگ اسکیم کو بس سے متعلقہ اصلاحات کے ضمن میں اس کے ترجیحی اختیار کے طور پر اختیار کر لیا گیا ہے۔

سوال L29

آپ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کے اجراء کی کس حد تک معاونت یا مخالفت کرتے ہیں؟ آپ کا اس کے متعلق کیا خیال ہے؟

بہت زیادہ حد تک معاونت کرتا/کرتی ہوں

معاونت کرنے کا ارادہ رکھتا/رکھتی ہوں

نہ ہی معاونت اور نہ ہی مخالفت کرتا/کرتی ہوں

مخالفت کرنے کا ارادہ رکھتا/رکھتی ہوں

بہت زیادہ حد تک مخالفت کرتا/کرتی ہوں

معلوم نہیں ہے

سوال L30

کیا کوئی ایسی تبدیلیاں ہیں جن سے متعلق آپ کا خیال ہے کہ وہ مجوزہ فرنچائزنگ اسکیم کو بہتر کریں گی؟

سوال L31

کیا آپ کے کوئی بھی مزید تبصرہ جات ہیں؟