

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2015 METŲ VEIKLOS
A T A S K A I T A**

ĮSTAIGOS PRISTATYMAS

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ – viešoji įstaiga, įregistruota 2003 m. balandžio 18 d. Valstybės įmonės Registrų centro Klaipėdos filiale, registravimo pažymėjimo Nr.002016.

Įstaigos kodas 142133780

2007 m. vasario 9 d. VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ suteiktas paramos gavėjo statusas.

Įstaigos adresas: S. Daukanto g. 15, LT-92235 Klaipėda.

Tel.: (8 46) 366406

Faks. (8 46) 366865

El. paštas: sekretoriatas@klaipedatransport.lt

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2014 m. gruodžio 11 d. iš Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos panaudos sutartimi gavo 367,84 kv. m. patalpas adresu S. Daukanto 15, LT-92235 Klaipėda. 2015 m. balandžio 10 d. Įstaiga pirkimo – pardavimo sutartimi įsigijo patalpas adresu S. Daukanto 13a-15, LT-92235 Klaipėda. Įstaigos dalininkai finansinių metų pradžioje ir pabaigoje – Klaipėdos miesto savivaldybė. Dalininkų įnašų per finansinius metus nebuvo.

Ilgalaikio turto (perleisto/įsigyto) per finansinius metus vertė – 339 404 Eur., iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga – 9 877 Eur, ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, prietaisai ir įrenginiai (kompiuterinė technika) – 134 341 Eur., pastatai ir statiniai – 195 186 Eur.

Išlaidos per finansinius metus – 11 683 908 Eur., iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui - 488 628 Eur. Viešosios įstaigos sąnaudų valdymo išlaidoms - 302 495 Eur.

Darbuotojų skaičius			
Administracijos darbuotojai	Specialistai	Ūkinis techninis personalas	Pastabos
8	28	-	VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ valdybos sprendimu
Naudojamos patalpos			
Patalpos	Plotas	Pastabos	
S. Daukanto g. 15	367,84 kv. m.	Patalpos gautos panaudai, savininkas – Klaipėdos miesto savivaldybės administracija	
S. Daukanto 13a	148,9 kv. m.	Įsigytos patalpos - Klientų aptarnavimo centras, savininkas – VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“	
Biudžetas			
Skirtos ir panaudotos lėšos		2015m.	2014 m.
Valstybės		-	-
Savivaldybės:			
Klaipėdos miesto savivaldybė:			
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos,		4 115 790 Eur	4 257 727 Eur

vežimą		
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė	44 598 Eur	46 020 Eur
Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas	265 682 Eur	317 771 Eur
Klaipėdos rajono savivaldybė:		
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą	48 647 Eur	39 212 Eur
Nuostolingų maršrutų kompensavimas	21 904 Eur	
Kretingos rajono savivaldybė:		
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė	2 300 Eur	
Nuostolingų maršrutų kompensavimas	9 173 Eur	
Gautos lėšos: už mokamas paslaugas	7 172 242 Eur	7 328 313 Eur
Už patalpų nuomą	-	-
Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.)	-	-
Iš viso:	11 679 972 Eur	11 990 192 Eur

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2015 metais – 3 205 Eur pelnas.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui sudarė – 29 900 Eur kitų išmokų viešosios įstaigos vadovas negavo.

Viešosios įstaigos kolegialių organų kiekvieno nario darbo užmokesčiui išlaidų nebuvo ir kitų išmokų įstaigos kolegialių organų nariams nebuvo.

Su viešosios įstaigos dalininku susijusiems asmenims viešosios įstaigos išlaidų išmokoms nebuvo.

ĮSTAIGOS VEIKLOS REZULTATAI

Įstaigos misija, tikslai, uždaviniai.

Įstaigos tikslas yra viešai teikti visuomenės nariams kokybiškas keleivių vežimo ir aptarnavimo paslaugas socialinėje ir transporto srityse.

Įstaigos tikslai įgyvendinami vykdant šias funkcijas:

1. Visų keleivinio transporto rūšių darbo koordinavimas;
2. Viešojo transporto sistemos organizavimas;
3. Maršrutų nustatymas ir tvarkaraščių sudarymas;
4. Miesto viešojo transporto eismo informacinės sistemos stotelėse ir transporto priemonėse gerinimas ir valdymas;
5. Keleivių vežėjų darbo kontrolė;
6. Bilietų gamybos, platinimo ir kontrolės organizavimas;

7. Keleivių ir vežėjų kontrolė;
8. Konkursų organizavimas;
9. Pajamų už parduotus bilietus, kompensacijų ir dotacijų kaupimas, atsiskaitymas su vežėjais už atliktą darbą nustatyta tvarka;
10. Duomenų bazės apie keleivių vežimą mieste kaupimas ir analizė;
11. Norminių aktų bei dokumentų rengimas;
12. Leidimų vežti keleivius reguliaraus susisiekimo maršrutais išdavimas;
13. Automobilių stovėjimo aikštelių sistemos sukūrimas ir valdymas;
14. Dalyvavimas transporto priemonių atnaujinimo programose;
15. Investicinių projektų rengimas ir administravimas;
16. Ekologiškai švarių technologijų diegimas viešajame transporte.

2015 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2015 metais įstaiga ir toliau vykdė šiuos jai pavestus Klaipėdos miesto strateginio veiklos plano uždavinius:

2.1.2.3. Formuoti patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, jį optimizuojant atsižvelgus į reguliarių keleivių srautų tyrimus;

2.1.2.4. Integruoti reguliaraus viešojo transporto (autobusų, maršrutinių taksi ir kitų rūšių) maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas mieste ir priemiesčiuose;

2.3.2.9. Didinti ekologiško kuro naudojimą miesto viešajame transporte.

BENDROS VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS VALDYMAS

2015 metai – euro įvedimo Lietuvoje metai. Įstaigos naudojamos įrangos, ypačingai įvertinus esamą elektroninio bilieto situaciją, pritaikymas atsiskaitymams nauja valiuta, tinkamas keleivių ir vežėjų parengimas ir informavimas apie pokyčius - buvo nemenkas išbandymas. Tačiau žiūrint iš dabartinių pozicijų galima konstatuoti, kad su šia problema įstaiga susitvarkė sėkmingai. Prie euro įvedimo sukeltų problemų prisijungė dar ir 2015 metais stipriai svyravusios kuro kainos – metų pradžioje krito, viduryje staigiai kilo ir galų gale pačioje metų pabaigoje nukrito į didžiausias žemumas. Toks kuro kainų svyravimas visada padidina spaudimą įstaigai dėl per didelių viešojo transporto kainų, kai kuro kainos yra žemumose (apie kuro kainų zenitą paprastai pamirštama). Ši tema būna ypačingai aktuali rinkiminiais ir priešrinkiminiais metais.

Tačiau šios visus 2015 metus ramybės nedavusios problemos nesutrukdė įstaigai sėkmingai įgyvendinti ilgalaikių projektų:

- buvo užbaigta vežėjų pagrindiniams Klaipėdos miesto maršrutams aptarnauti parinkimo procedūra. Konkursu ne tik pavyko sumažinti keleivių vežimo Klaipėdos mieste kainą, tačiau taip pat akivaizdžiai pagerinti ir viešojo transporto kokybę;

- įstaiga centrinėje miesto dalyje atidarė modernų klientų aptarnavimo centrą, kuris, vien įvertinus kaip išaugo klientų srautai, jau dabar galima pasakyti, pasiteisino;

Svarbi 2015 metais pradėta formuluoti iš kitų didžiųjų Lietuvos miestų išsiskirianti strateginė Klaipėdos miesto transporto politikos pozicija, kad darniai plėtojamas viešasis transportas yra puiki alternatyva individualiam transportui - ypačingai darbo dienomis užkemšančiam pagrindines miesto magistrales. Šiam strateginiam tikslui įgyvendinti pirmiausiai turi būti palaikomos patrauklios viešojo transporto kainos VISIEMS ir ypačingai Klaipėdos mieste dirbantiesiems, didinamas viešojo transporto eksploatacinis greitis, saugumas bei paslaugos pasiūla, keliama maršrutų ir tvarkaraščių tinklo bei transporto priemonių kokybė, tobulinama informacinė ir atsiskaitymo už viešojo transporto keliones sistema, keleivių į viešąjį transportą pritraukimui naudojamos ne tik administracinės, bet ir rinkos ekonomikos priemonės, branginamas automobilių statymas labiausiai automobiliais apkrautose miesto vietose. 2015 metais Klaipėda buvo ne tik

vienintelis miestas Lietuvoje, akivaizdžiai kilstelėjęs viešojo transporto kokybę, tačiau taip pat ir vidutiniškai 3 proc. sumažinęs viešojo transporto kainas VISIEMS keleiviams. Tuo įtvirtinta mažiausių viešojo transporto kainos lyderio pozicija tarp didžiųjų Lietuvos miestų.

Sėkmingai realizuoti viešojo transporto projektai pakėlė įstaigos dalykinę reputaciją bei paskatino Klaipėdos miestą pavesti įstaigai daugiau funkcijų. Tai taip pat prisidėjo prie argumentų 2016 metus paskelbti Darnaus judumo metais Klaipėdos mieste, kur įstaigos įgyvendinamiems projektams numatytas svarbus vaidmuo.

2015 metais įstaigai teko du kartus ieškoti sprendinių, kaip skubiai užtikrinti susisiekimą gyventojams viešuoju transportu dėl netikėtai atsiradusių aplinkybių. Pirmu atveju paaiškėjo, kad ties Klaipėdos miesto ir rajono riba Tilžės g. apsigyveno šeima su dviem nepilnamečiais vaikais. Šioje vietoje joks miesto viešasis transportas nevažiavo, tad Klaipėdos miesto savivaldybė bandė derėtis su pro šalį važiuojančiais priemiesčių vežėjais, kad šie vaikus pavėžėtų. Deryboms nepavykus, vaikams buvo priskirtas mokyklinis autobusiukas. Tačiau po ilgų diskusijų buvo apsispręsta, kad efektyviausiai šią problemą spręstų reguliaraus miesto maršruto atidarymas. Šiam tikslui 2015.02.01. buvo atidarytas privežamasis 21A maršrutas iš Jakų gyvenvietės iki Klaipėdos miesto centro per Tilžės g., kuris buvo suformuotas pertvarkius 21 maršrutą. Antru atveju teko skubiai reaguoti, kai netikėtai paaiškėjo, kad nuo 2015.09.01. dėl finansinių problemų vežėjas nutraukia 10-to maršrutinio taksi maršruto aptarnavimą, o savivaldybė neplanuoja šiam maršrutui aptarnauti ieškoti kito maršrutinio taksi vežėjo. Kadangi šis maršrutinis taksi aptarnavo ir Paupių kvartalą, kur viešojo transporto maršrutų tinklas nebuvo gerai išvystytas, įstaiga skubiai pertvarkė šį kvartalą aptarnaujančių 17-to, 18-to bei 21-o miesto maršrutų važiavimus bei didesniai kvartalo aptarnavimo patogumui atidarė naują privežamąjį 13-tą maršrutą Paupiai – Turgus, dar geriau sujungiančiam šį sparčiai besivystantį kvartalą su centru.

Įvertinus ir priemiesčio maršrutus, bendras įstaigos organizuojamų maršrutų tinklas 2015 metais išaugo iki 46 maršrutų; gatvių, kuriomis kursuoja viešasis transportas, ilgis padidėjo iki 124 km. (2014 m. – 119). Pradėjus važiuoti 13-tam maršrutui didžiausias atstumas iki viešojo transporto stotelės Klaipėdos mieste sutrumpėjo iki 1,2 km (praeitais metais jis buvo didžiausias Paupių gyvenvietėje ir siekė 1,3 km.). Nuo 2015 metų problemiškesniausia šiuo požiūriu tapo kita Klaipėdos priemiesčio gyvenvietė - Rimkai.

Plačiau norėtusi aptarti esminį viešojo transporto įvykį 2015 metais - konkursą pagrindiniams Klaipėdos miesto maršrutams aptarnauti. Dėl jo sąlygų buvo nemažai diskutuota ir ginčytasi tiek prieš konkursą, tiek po jo. Galutinis sąlygų variantas gavosi tikrai subalansuotas, o teigiamas konkurso rezultatas Klaipėdos miesto viešojo transporto sistemai neabejotinas.

Visų pirma, jau prieš konkursą 2014 metais, ruošdamiesi konkursui vežėjai pradėjo intensyviai investuoti į parkų atnaujinimą. Jau 2014 metais vežėjai pakeitė 30 proc. visų transporto priemonių. 2015 metais šis procesas ir toliau tęsėsi. Papildomai buvo atnaujinta 15 proc. parko. Visos pagrindiniais miesto maršrutais dirbančio transporto priemonės 2015 tapo žemagrindėmis ir yra su elektroninėmis švieslentėmis.

Antra, tiek spartus transporto parko atnaujinimas, tiek naujoje sutartyje atsiradusi skatinimo sistema geresniam reisų vykdymui davė teigiamą rezultatą mažinant nutrauktų reisų skaičių. 2015 metais nutrauktų reisų sumažėjo daugiau nei penktadaliu ir šis rezultatas geriausias įstaigos istorijoje, o pokonkursinis periodas rodo, kad jis dar turi tendencijų gerėti.

2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.
0,63%	0,52%	0,40%	0,51%	0,39%

Trečia, konkurso būdu sumažinta keleivių vežimo paslaugos kaina taip pat leido atpiginti viešojo transporto bilietų kainas vidutiniškai 3 proc. visiems viešojo transporto keleiviams. Apmadu, kad su euro įvedimu sutapęs kainų peržiūrėjimas neleido laikytis pagrindinės strateginės taisyklės – esant galimybei daugiau mažinti kainas lojaliesiems mūsų keleiviams - ilgo (mėnesio ir ilgiau) periodo terminuotų bilietų vartotojams. Daugiausiai buvo sumažinta labiausiai atsitiktinių

keleivių, t.y. pas vairuotojus parduodamų popierinių bilietų kaina, tai vėl išbalansavo palankiai besivystančia bilietų pardavimų tendencijas. Tačiau kaip ten bebūtų tai vis tiek buvo vartotojui toks malonus kainų mažėjimas.

Ketvirta, siekdami įtvirtinti viešąjį transportą kaip alternatyvą individualiam transportui dirbantiems Klaipėdoje, padidinome jo prestižą: jau turime vieningą spalvinį sprendinį su mažesniu komercinės reklamos siekiu, vairuotojų uniformas; autobusų vidus ir išorė filmuojami, daugiau dėmesio skiriama švarai ir tvarkai. Tokia orientacija į dirbančius keleivius leidžia tikėtis, kad jų dalis viešajame transporte bus išlaikyta.

Penkta, iki šiol ekologiškesnio kuro (suspaustų gamtinių dujų) naudojimas Klaipėdos miesto viešajame transporte didėjo tik Klaipėdos miesto savivaldybės valdomos bendrovės UAB „Klaipėdos autobusų parkas“ pastangomis. Dabar tokia sąlyga nustatyta visiems maršrutus laimėjusiems vežėjams. Todėl viešojo transporto ekologizacija turėtų dar spartėti

Dujinių transporto priemonių rida, proc.

2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.
0,50 %	4,87 %	9,37 %	12,98 %	20,09 %

Atskirai norėtusi aptarti ir pirmojo modernaus ir žmonėms su negalia pritaikyto klientų aptarnavimo centro atidarymą 2015 metais centrinėje miesto dalyje. Iki šio centro atidarymo keleiviai buvo aptarnaujami Kultūros vertybių departamento saugomame, neįgaliesiems nepritaikytame pastate. Kadangi įstaigos paslaugomis tuo metu pasinaudavo iki 5,5 tūkst. lankytojų per mėnesį, piko dienomis jų apsilankydavo iki 600 per dieną, tai daliai paslaugų tekdavo laukti lauke šalia pastato. O dabar įstaigos strateginis tikslas – daugiau tiesioginio ir artimesnio kontakto su klientu, daugiau paslaugų teikti realiu laiku bei vieno langelio principu, kuris buvo įmanomas tik naujo tipo pastate – deramai realizuotas. Metų pabaigoje, dar neveikdamas visu pajėgumu, centras aptarnaudavo iki 6,5 tūkst. fizinių lankytojų per mėnesį ir iki 800 per dieną, dar centro darbuotojai administruoja ~ 2 tūkstančius fizinių ar juridinių asmenų, įsigyjančių transporto bilietus / parkavimo abonementus internetu. Visi interesantai tilpo specialiaame laukiamajame, laukti paslaugų lauke šalia pastato neberekėjo. 2016.01.04. šiame pastate sklandžiai buvo pradėti išduoti ir automobilių statymo leidimai gyventojams ir verslui..

Taip pat norėtusi atkreipti dėmesį, kad klientų aptarnavimo centras teikia ne tik humanitarinę (geresnis pereinamumas žmonėms su judėjimo negalia, aukštesnis klientų komfortas), tačiau ir ekonominę naudą. Kadangi jame bilietai yra parduodami pigiau, tai vartotojas įsigydamas bilietus tiesiogiai, o ne per tarpininkus, tai pat turi galimybę sutaupyti. Įvertinus bilietų pardavimus 2015 metais galime konstatuoti, kad klientų aptarnavimo centro veikla mūsų klientams leido sutaupyti per 35 tūkst. eurų.

		2015 metai
	El. kartiniai	11.967,06 €
	mėnesio terminuoti	10.842,87 €
	mėnesio darbo dienų terminuoti	12.435,95 €
	Iš viso	35.245,88 €

2015 metais, vertinant bilietų pardavimo tendencijas, ir toliau ryškėjo 2014 metais pastebėta tendencija, kad nuosekliai auga nuolat viešuoju transportu besinaudojančių dirbančiųjų bei vyresnio amžiaus keleivių skaičius. Tačiau neigiamos demografinės tendencijos, įtakojančios jaunimo skaičiaus viešajame transporte mažėjimą, veikė dar sparčiau. Remiantis Statistikos departamento duomenimis 2015 metais Klaipėdos miesto gyventojų amžiaus grupėse nuo 10 iki 24 metų sumažėjo drastiškiausiai, 1398 (visų gyventojų mieste – 1866), ir tai tiesiogiai įtakojo moksleivių ir studentų skaičiaus mažėjimą miesto autobusuose. Todėl bendras terminuotų bilietų pardavimas sumažėjo 3,6 proc. - pirmą sykį per įstaigos veiklos istoriją.

Terminuoti (kiekiai)	2012	2013	2014	2015
visa kaina	59.977	63.891	67.212	68.269
50 proc.	15.884	17.475	18.699	19.390
80 proc.	143.933	146.933	143.750	133.807
Iš viso	219.794	228.299	229.661	221.466
visa kaina	27,29%	27,99%	29,27%	30,83%
50 proc.	7,23%	7,65%	8,14%	8,76%
80 proc.	65,49%	64,36%	62,59%	60,42%

Kartinių bilietų segmente el. kartinių bilietų dalis, nors ir ne taip sparčiai kaip 2014 metais, tačiau augo ir 2015 metais sudarė 53 proc. nuo visų parduodamų kartinių bilietų skaičiaus. Tačiau sumažėjęs kainų skirtumas tarp popierinių vienkartinių bilietų, parduodamų kioskuose - ir autobusuose ženkliai, nuo 17 iki 22 proc. padidino bilietų pardavimo pajamų autobusuose dalį. Tendencija, kai vairuotojai daugiau bilietų parduoda transporto priemonėje, yra mažiausiai pageidautina. Dėl to mažėja eismo saugumas, kelionės greitis, o didesnis grynųjų pinigų kiekis pas vairuotojus gali išprovokuoti kriminalinius nusikaltimus. Todėl kainos skirtumą tarp kioskuose ir autobuse parduodamų popierinių bilietų reikėtų didinti. Kita vertus, išaugus el. kartinių bilietų daliai, išaugo ir incidentų dėl el. kartinių bilietų nuskaitymo skaičius. Ypatingai vyresnio amžiaus moterims pritrūksta kantrybės/įgūdžių priglaidus el. bilieto kortelę prie el. skaitytuvo sulaukti, kol el. bilietas bus tinkamai nuskaitytas. Todėl dar labiau skatinti e.kartinių bilietų dalies augimą artimiausiu metu netikslinga.

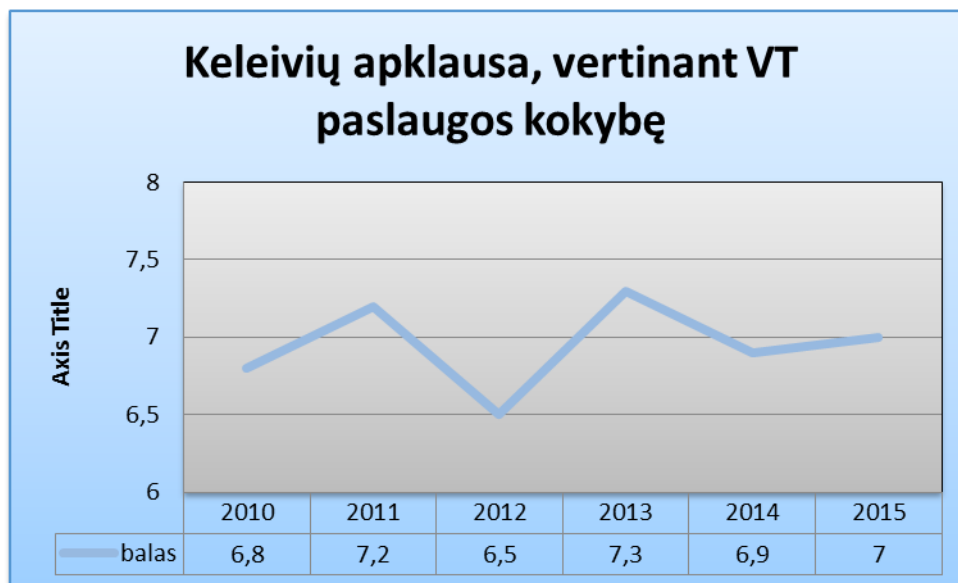
Tuo labiau, kad tai jau pradėjo atsilipti asmenų, kurie užfiksuoti, kaip įtariama, važiuavę be bilietų, skaičių. 2013 metais pasiekėme be bilietų važiuojančių keleivių mažėjimo tendencijos dugną. 2014 m. šis skaičius pradėjo didėti. Tikrindami, ar užfiksuotų asmenų skaičius nepriklauso nuo per mažos kontrolės apimčių, 2015 metais padidinome patikrinimų skaičių. Išanalizavę keleto metų rezultatus ir tendenciją galime konstatuoti, kad „tikrųjų be bilietų važiuojančių skaičius“ kaip ir buvo išlieka pastovus, 2013 metų lygio. Visas prieaugis iš esmės yra dėl tų asmenų, kuriems dabartinė elektroninio bilieto sistema buvo per didelis iššūkis.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Užfiksuota asmenų	17897	7972	4772	4081	4033	4066	4334

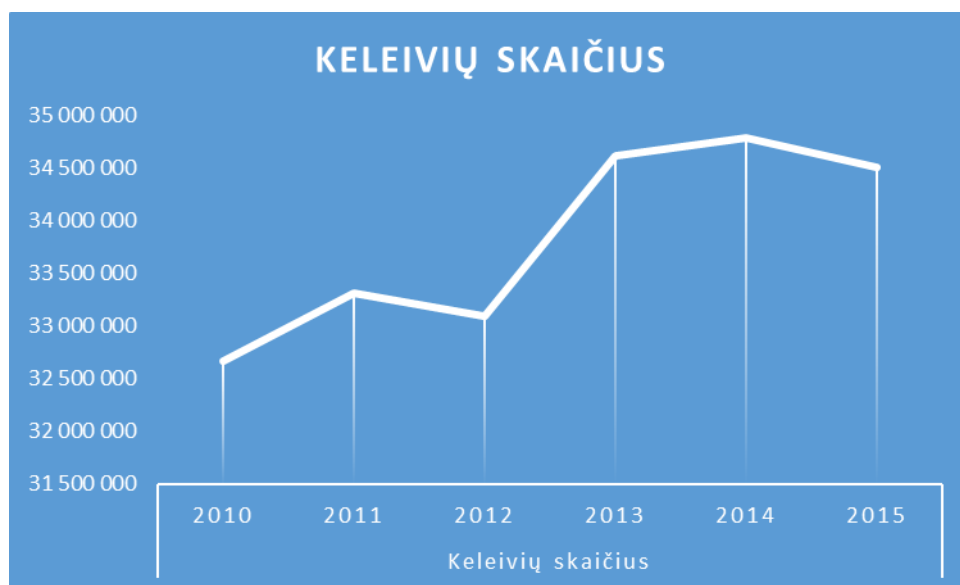
2015.07.01. baudų už važiuojimą be bilieto surinkimo administravimą perėmė Valstybinė mokesčių inspekcija.

Vertingą informaciją apie keleivių profilį ir jų lūkesčius mums teikia nuolatiniai kiekybiniai ir kokybiniai viešojo transporto tyrimai, atliekami bendradarbiaujant su įstaigos partneriu - Klaipėdos valstybine kolegija. Reguliarus keleivių anketavimas leidžia išryškinti esamas problemas ir į jas adekvačiai reaguoti. Palyginus 2014 ir 2015 metų duomenis galima konstatuoti, kad išryškėjo naujas veiksnys, kuris paskatintų dažniau naudotis viešuoju transportu t.y. NIEKAS! Taip atsakė daugiausiai - 23 proc. visų respondentų. Sekantis veiksnys, paskatinantis daugiau naudotis viešuoju transportu 2015 metais, kurį nurodė net trečdaliu mažesnė nei praėjusiais metais respondentų dalis - 22 proc. (2014 m. - 33 proc.) - buvo tobulesnis viešojo transporto tinklas; į antrą vietą iš trečiosios vietos pakilo spūsčių viešajame transporte problema - 22 proc. (2014 m. - 15 proc.), į trečią vietą nustūmęs transporto būklės problemą - 19 proc. (2014 m. - 30 proc.), o saugumo problemos visai nebeliko - 4 proc. (2014 m. 15 proc.). Taip radikaliai pasikeitęs galimybių pritraukti naujus keleivius į viešąjį transportą vertinimas rodo, kad rezervų didinti naudojimąsi viešuoju transportu tik didinant kiekybinius ir kokybinius viešojo transporto parametrus liko nebedaug.

Bendras 2014 metų Klaipėdos viešojo transporto kokybės vertinimas šiek tiek išaugo - 7 balai (2014 m. – 6,9 balo).



2015 metai pateikė įtikinamą pavyzdį, kad nei sumažintos viešojo transporto kainos, nei išplėstas maršrutų ir tvarkaraščių tinklas ir pagerinta viešojo transporto kokybė, nei išaugęs viešojo transporto kokybės vertinimas nebūtinai duoda kelionių augimo rezultatą, - atvirkščiai, 2015 metais kelionių skaičius viešuoju transportu sumažėjo 0,80 proc.



Tačiau jeigu vertintume viešojo transporto kelionių dalį bendroje miesto susisiekimo sistemoje, galima konstatuoti, kad bendras kelionių skaičius viešuoju transportu vienam gyventojui didėjo, kadangi Klaipėdoje bendras gyventojų skaičius, deja, mažėja dar sparčiau.

	2014	2015	2015/2014
kelionių skaičius	34.794.853	34.515.293	-0,80%

gyventojų skaičius	156.141	154.275	-1,20%
--------------------	---------	---------	--------

kelionių sk. per metus 1 gyventojui	223	224	0,40%
-------------------------------------	-----	-----	-------

Kaip tai beatrodytų keista, didžiausias bendras kelionių viešuoju transportu skaičius Klaipėdos mieste buvo tada, kai visa eilė tiek kiekybinių, tiek kokybinių viešojo transporto rodiklių buvo prastesni, tačiau asmeniniu automobiliu, dėl rekonstruojamo vieno pagrindinių miesto tiltų, važiuoti buvo labai sudėtinga. Jeigu demografinės tendencijos išsilaikys neigiamos ir viešojo transporto plėtra nebus derinama su aktyvia asmeninių automobilių judėjimo ribojimo politika, viešojo transporto kelionių skaičius ir toliau mažės, tačiau dar didesnė problema būtų jeigu pradėtų mažėti viešojo transporto kelionių skaičius vienam gyventojui asmeninių automobilių dalies naudai. Tai reikštų dar didesnius kamščius, taršą ir gyvenimo kokybės mieste blogėjimą.

Be kompleksinių darnesnę transporto plėtrą skatinančių priemonių, esant panašioms neigiamoms demografinėms tendencijoms, nesiimant radikalesnių asmeninių automobilių ribojimo priemonių, viešojo transporto pajamos mažės, jo apimtis reikės mažinti arba skirti jo išlaikymui didesnę finansavimą – pamiršti pajamų/sąnaudų subalansavimą.

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2015 m. įstaiga pagal sutartį su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija toliau vykdė bendrai viešojo transporto sistemai nepriklausančių maršrutinių taksi, priemiesčio autobusų, lengvųjų automobilių taksi bei užsakomųjų/specialiųjų reisų vežėjų kontrolę. Bendras patikrinimų skaičius išliko panašus kaip ir ankstesniais metais. Apibendrinant 2015 metų tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausiai pažeidimų kaip ir 2014 metais nustatyta lengvųjų taksi sektoriuje. Matoma tendencija, kad bendras pažeidimų skaičius mažėja, tačiau fiksuojamas skirtingas pažeidimų pobūdis.

Lengviesiems automobiliams taksi 2015 m. buvo surašyti 212 administracinių teisės pažeidimų protokolų - tai 22 proc. mažiau nei praėjusiais metais (2014 m. – 329). Vairuotojai pradeda atprasti rūkyti transporto priemonėse. (2014 m. - 108, 2015 m. – 59). Mažesni pažeidimų skaičiai fiksuojami ir dėl teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymo (2014 m. – 37, 2015 – 28), atkreiptinas dėmesys, kad dalį 2015 metų nurodyto skaičiaus sudarė l/a taksi nesustojimas kontrolieriams stabdant. 2015 metais suintensyvinta l/a taksi stabdymo kelyje kontrolė, siekiant nustatyti taksometro (ne) įjungimo faktą. Nerimą kelia nemažėjantis ir sunkėjantis pažeidimų pobūdis – išaugo policijos perduodamų l/a taksi keleivių skundų dėl neįjungtų taksometrų skaičius, taip pat nustatyta 16 nelegalaus paslaugos teikimo atvejų, (2014 – 12). Daugiau nei dvigubai padidėjo užfiksuotų pažeidimų dėl keleivių vežimo neįjungus taksometro (2014 – 5, 2015 – 11). Didžioji dalis jų nustatyta bendradarbiaujant su policijos ir Valstybinės mokesčių inspekcijos pareigūnais. Matydami tokią tarpinstitucinio bendradarbiavimo naudą, jį aktyviai tęsime ir 2016 metais.

Kaip ir praėjusiais metais turime konstatuoti, kad tiek teisės aktų, reglamentuojančių lengvųjų taksi veiklą, tiek koordinuotų kontroliuojančių institucijų veiksmų kontroliuojant šią veiklą trūksta. Dėl to iš šios veiklos sudėtinga eliminuoti žemiausios kokybės ar net apskritai neteisėtai paslaugą teikiančias įmones bei darbuotojus, ir deja jie, o ne aukštesnės paslaugos kokybės siekiančios įmonės ir darbuotojai, yra didžiosios dalies paslaugos teikėjai. Ypač didelis kokybinis l/a taksi paslaugų teikimo taip pat saugumo nuosmukis pasireiškė liberalizavus šios rinkos dalyviams keliamus reikalavimus.

Maršrutinių taksi sektoriuje pažeidimų skaičius toliau mažėja. 2015 metais užfiksuota 22 proc. mažiau pažeidimų nei 2014 m. (2014 m. - 64, 2015 m. – 50). Visų pažeidimų skaičius mažėjo išskyrus - po metų pertraukos – ženkliai išaugęs keleivių vežimo be bilietų skaičius (2014 m. – 10,

2015 m. – 18) bei teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymo atvejai (2014 m. – 3, 2015 m.- 7). Rūkymo mikroautobuso salone atvejų mažėja (2014 – 18, 2015 – 11). Vertinant bendrą sumažėjusį pažeidimų skaičių ir pasikeitusius atskirų pažeidimų pobūdžius, akivaizdu, kad maršrutinių taksi sektorius turi būti pertvarkomas, ir siekiant panaikinti keleivių vežimo be bilietų pažeidimus, šio sektoriaus vežėjai turėtų būti integruojami į vieningą el. bilieto sistemą.

2015 m įstaiga toliau tęsė bendradarbiavimą su Kretingos rajono savivaldybe, taip pat sudarė naują viešojo transporto kontrolės sutartį su Klaipėdos rajono savivaldybe. Palangos savivaldybė bendradarbiavimo nepratęsė. Apžvelgus bendradarbiavimo su Klaipėdos rajono savivaldybe rezultatus, matome, kad šioje geografinėje dalyje veikę vežėjai, iki kontrolės veiksmų pradžios, pažeidimus darydavo ypač dažnai. Tai rodo 2015 metų rezultatai, kai pradėjus bendradarbiavimą tarp savivaldybių buvo užfiksuoti 26 pažeidimai (šioje vietoje būtina įvertinti faktą, kad kontrolė Klaipėdos rajone atliekama ženkliai mažesniu dažnumu nei Klaipėdos mieste).

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2015 metai buvo pirmieji metai, kai vairuotojai iš tikrųjų įprato mokėti už automobilių stovėjimą. Per įstaigos administruojamas priemones rinkliavos surinkta 1.199.941 euras (8,2 proc. daugiau nei 2014 metais); nežiūrint į beveik 10 proc. išaugusį patikrinimų skaičių, užfiksuota 28 proc. mažiau - 6,6 (2014 m - 9,3) tūkst., įtariama, rinkliavos už automobilių stovėjimą nesumokėjusių asmenų, dar per 1600 (beveik 10 proc. daugiau atveju nei 2014 metais) Kelių eismo taisyklių pažeidėjų susimokėjo baudas už Kelių eismo taisyklių pažeidimus statant automobilį. Manome, kad užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo atvejų mažėjimas rodo žmonių sąmoningumo didėjimą, o Kelių eismo taisyklių pažeidėjų skaičiaus augimas rodo, kad dalyje apmokestintų Klaipėdos miesto teritorijų trūksta automobilių statymo vietų ir/ar kontrolės.

Šios tendencijos dar ryškiau nei praėjusiais metais parodo, kad dabar galiojantys rinkliavos tarifai ir lengvatos nebeatlieka „automobilių stūmimo“ iš centrinės miesto dalies, kur jie yra mažiausiai pageidaujami, funkcijos. Kaip rodo užsakymo kainos tendencijos, rinkliavos kainos devalvacija skatina ilgiau stovėti, t.y. to pačio automobilio stovėjimo trukmės ilgėjimas mažina vietų pasiekiamumą:

	1 transakcija parkomate, EUR			
	2012	2013	2014	2015
R zona	0,50 €	0,70 €	0,80 €	1,10 €
G zona	0,50 €	0,60 €	0,60 €	0,80 €
M zona		0,70 €	0,70 €	0,60 €
Z zona	0,50 €	0,70 €	0,70 €	0,90 €

Automobilių vairuotojai prie sistemos prisitaikė ir dažniau renkasi mokėti rinkliavą, o ne rinktis darnesnę kelionės būdą (pėsčiomis, dviračiu, viešuoju transportu ar automobiliu keliese).

Gera 2015 m. žinia tiek lengvatinių automobilių statymo leidimų turėtojams, tiek kontrolieriams, kad Klaipėdos miesto savivaldybė priėmė sprendimą nuo 2016 metų perduoti lengvatinių parkavimo leidimų išdavimą VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“. Tad nuo 2016 m. pradžios visi naujai išduodami lengvatiniai parkavimo leidimai - elektroniniai. Nauja sistema ne tik pagreitino leidimų išdavimą, tačiau ir sudaro galimybes pareiškėjui leidimą gauti iš namų/biuro be tiesioginio kontakto su įstaiga. Leidimų perdavimas įstaigai ženkliai pagerins ir su efektyvins šios sistemos ir leidimų kontrolės veikimą. Manome, kad 2016 metais pavyks ženkliai sumažinti netinkamų leidimų naudojimo (nukritę ar ne su visais matomais rekvizitais) ar padirbtų gyventojų leidimų atvejų skaičių; jie sudarydavo apie 2 proc. visų užfiksuotų pažeidimų.

ĮSTAIGOS PASLAUGŲ VERTINIMAI

Įstaiga daug dėmesio skiria vykdomų veiklų grįžtamajam ryšiui su vartotojais. Savo pasiūlymus, pageidavimus ir priekaištus vartotojai gali pateikti tiek kokybės linija, tiek įstaigos internetinėje svetainėje. Visa ši informacija specializuota programa yra užfiksuojama, išanalizuojama ir į ją yra atsižvelgiama priimant tolimesnius sprendimus.

Praėjusiais metais klientai aktyviau bendravo su įstaiga. Viso įstaiga sulaukė 3732 (2014 – 1618) arba daugiau nei dvigubai įvairių žodinių kreipimųsi ir/ar raštų. 2015 metais klientai daugiausiai rinkosi bendravimą telefonu. Skambučių telefono linija 8-800 12344 išaugo beveik 3 kartus - iki 3312 (2014 m. - 1114). Tuo tarpu raštu gautų atsiliepimų skaičius 16 proc. mažėjo – 420 atsiliepimai (2014m - 498).

Į įstaigos paslaugų vartotojų laiškus internetinėje svetainėje tiesiogiai atsakinėja įstaigos vadovas. Nors tas darbas imlus laikui, tačiau laikome tokią tvarką prasminga: taip vadovas pirmasis sužino ir gali spręsti vartotojams kylančias problemas; be to, taip formuojamas ir palaikomas taipogi ir tarpusavio pasitikėjimo ryšys.

TARPTAUTINIAI PROJEKTAI, KITI RENGINIAI IR AKCIJOS

2015 m. rugsėjo mėn. įstaiga tradiciškai buvo tarptautinės akcijos “Diena be automobilio“ rėmėja ir viena iš organizatorių.

Minint judriąją savaitę, penkerius metus VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ kartu su Klaipėdos m. visuomenės sveikatos biuru organizuoja eksperimentą “Dienai be automobilio“ ir “Europos judriajai savaitei“ paminėti - studentai nuo prekybos centro „BIG“ bando Klaipėdos universiteto miestelį rytinio piko metu pasiekti skirtingomis transporto rūšimis: autobusu, automobiliu, dviračiu, bėgte (deja prieš pat varžybas planavęs dalyvauti jaunuolis susirgo ir pakeisti jį kitu nebeužteko laiko) ir elektromobiliu.

2015 metais lenktynėms buvo pasirinktas pats didžiausias rytinis transporto pikas. Dalyviai turėjo spėti į paskaitas universitete, kurios prasideda 8.15. Reikia pripažinti, kad šie metai visiems dalyviams tapo prasteni, tačiau viešasis transportas savo rezultatais ypatingai nuvylė – maža to kad šiais metais autobusas pralaimėjo dviratininkui, tačiau jo kelionė užtruko daugiau nei trečdaliu ilgiau nei nustatyta pagal tvarkaraščius. Tai blogiausias viešojo transporto rezultatas nuo pat lenktynių pradžios 2009 metais. Du trečdalius šių nukrypimų sudarė prastovos prie šviesoforų, vieną trečdalį - manevruojantys asmeninių automobilių vairuotojai, pažeisdami taisykles važiuavę viešojo transporto juosta. Todėl tiek šviesoforinį eismo srautų valdymą, tiek viešojo transporto juostų tinklą reikia kuo skubiau tobulinti, o pažeidėjus griežčiau kontroliuoti.

	2009		2010		2012		2013		2014		2015	
	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.
Autobusas	2	26	2	21	3	25	1	21	1	18	2	28
Automobilis	1	25	1	15	1	25	3	28	4	28	4	37
Dviratis	3	27	3	30	2	22	2	22	3	22	1	23
Bėgikas	4	34	4	31	4	31	4	32	5	47	-	-
elektromobilis									2	20	2	28

2010 metų rezultatas buvo pasiektas ne piko metu

Kartu su Klaipėdos valstybine kolegija Ekskursija ant ratų 2015-aisiais pirmą kartą pažymėta tarptautinė Gido diena. Miesto viešojo transporto panaudojimas kultūriniais renginiais turi potencialą plėstis ir tam su partneriais dabar rengiama atskira ilgalaikė programa.

2014 metais pasibaigė Europos Sąjungos INTERREG programos, kurioje visada aktyviai dalyvaudavo įstaiga, finansavimas. 2015 metais įstaiga kartu su partneriais pateikė paraiškas dalyvauti 5-iose iš Europos Sąjungos fondų finansuojamose projektuose. Teigiamų rezultatų tikimasi 2016-ais ar 2017-ais metais.

PROBLEMOS IR GRĖSMĖS

Didžiausia 2014 metais fiksuota – Klaipėdos gyventojų mažėjimo, ypač jauno nuo 10 iki 24 metų amžiaus, problema 2015 metais tapo dar aštresnė. Nežiūrint į esminius tiek kiekybinių, tiek kokybinių viešojo transporto pagerinimus bendras kelionių viešuoju transportu skaičius mieste sumažėjo, nors įvertinus bendrą gyventojų mažėjimo tendenciją vienam gyventojui išaugo ir, kaip rodo potencialių klientų apklausos augti nebelabai yra kur. Nesiėmus aktyvesnio, ypač dirbančiųjų/gyvenančiųjų centrinėje miesto dalyje, skatinimo naudotis viešuoju transportu, besinaudojančiųjų viešuoju transportu keleivių skaičius artimiausiais metais ir toliau mažės. Tuo labiau, kad ir rinkliavos už automobilių stovėjimą sumokėjimo tendencijos rodo, kad automobilių vairuotojai vis dažniau renkasi priemonę mokėti rinkliavą ir baudas o ne rinktis miestui priimtinesnę - ekologiškesnę susisiekimo alternatyvą.

Todėl būtina artimiausiu metu imtis aktyvesnių Klaipėdos miesto savivaldybės veiksmų didinant viešojo transporto prioritetą prieš individualų transportą - specialių viešojo transporto juostų, ypač pagrindinėje viešojo transporto magistralėje Taikos pr. bei centrinėje miesto dalyje Herkaus Manto g. plėtos, koordinuoto šviesoforų valdymo su prioritetu viešajam transportui įdiegimo, keleivių persėdimą iš asmeninių automobilių į viešąjį transportą skatinančios infrastruktūros kūrimo. Bendros regioninės viešojo transporto sistemos sukūrimas. Didesni individualaus transporto stovėjimo centrinėje miesto dalyje mokesčiai padidintų viešojo transporto patrauklumą ir, atitinkamai, pajamas bei mažintų savikainos augimą. Kitaip reikės mažinti viešojo transporto apimtį, kas didins asmeninių automobilių vartojimą o išlaipinus gyventoją iš viešojo transporto ir įlaipinus į asmeninį automobilį procesui apgręžti, kaip rodo darnų judumą propaguojančių ES miestų patirtis, reikės ženkliai didesnės politinės valios ir investicijų.

ELEKTRONINIS BILIETAS

Elektroninio bilieto situacija per metus iš esmės nepasikeitė, o Klaipėdos keleivinio transporto elektroninio bilieto sprendiniams kitais metais jau sueis 10 metų. Dabartinis, kadaise labai modernios tiek el. atsiskaitymų sistemos, tiek įrangos funkcionalumas bei priežiūra nebeatitinka šiandienos iššūkių. Iššūkis kuo greičiau įsdiegti sprendinį, kuris dar labiau paskatintų skirtingų susisiekimo rūšių bendradarbiavimą

VADOVO INDĖLIS TOBULINANT ĮSTAIGOS ADMINISTRAVIMĄ

Toliau buvo tobulinama įstaigos struktūra. Buvo dalyvaujama Klaipėdos miesto plėtos strateginio plano 2014-2020 metams monitoringo bei kitose Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos sudarytose darbo grupėse. 2015 m. įstaigoje ir toliau buvo vykdomas 6 mėn. įstaigos darbuotojų individualios veiklos vertinimas. Įstaiga ir toliau tobulino personalo kvalifikaciją tokiomis priemonėmis:

- personalo kvalifikacijos kėlimas, dalyvaujant vietiniuose specializuotose mokymuose bei tarptautiniuose projektuose;

- Lietuvos integracijos į ES teikiamų galimybių išnaudojimas, vykdant tarptautinius projektus ES fondų lėšomis;

- naujų IT priemonių diegimas viešajame transporte ir vietinės rinkliavos už automobilių stovėjimą kontrolėje;

Įstaiga ir toliau naudojo tokias įvaizdžio gerinimo priemones:

- bendradarbiavimas seminaruose, susitikimuose bei bendruose projektuose su kitomis Lietuvos ir užsienio transporto valdymo įmonėmis bei organizacijomis;

- plėtojami ir užmezgami nauji ryšiai su Lietuvos ir užsienio socialiniais – ekonominiais partneriais;

- žymių klaipe diečių pritraukimas populiarinant viešojo transporto paslaugas.

Direktorius

Gintaras Neniškis
