

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2016 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. 2016 m. vasario 25 d. Klaipėdos miesto savivaldybės Tarybos sprendimu Nr.T2-33 buvo nuspręsta perduoti Klaipėdos miesto savivaldybei nuosavybės teise priklausančią turtą, kurio vertė 235 252 Eur, kaip savivaldybės dalininko įnašą VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“, didinant įstaigos dalininko kapitalą. 2016 m. rugsėjo 26 d. Klaipėdos miesto savivaldybė perdavimo ir priėmimo aktu perdavė savivaldybės turtą didinant VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dalininko kapitalą. 2016 m. balandžio 6 d. protokolu Nr.1, siekiant užtikrinti tinkamą įstaigos finansavimą, taip pat Įstaigos finansinių metų periodą suderinti su Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos finansiniais metais, Įstaigos valdyba pritarė Įstaigos įstatų pakeitimui. 2016 m. birželio 1 d. buvo pakeisti Įstaigos įstatai, kuriuose numatyta, kad Įstaigos finansiniais metais laikomas periodas nuo einamųjų metų gruodžio 1 d. iki kitų metų lapkričio 30 d.

2016 m. rugpjūčio 5 dieną buvo gautas Valstybinės mokesčių inspekcijos prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos sprendimas dėl pelno mokesčio mokestinio laikotarpio nustatymo Nr. (17.19-40) RES-177426, kuriame pereinamasis mokestinis laikotarpis nustatytas nuo 2016 m. sausio 1 d. iki 2016 m. lapkričio 30 d. ir pirmas kitoks mokestinis laikotarpis nuo 2016 m. gruodžio 1 d. iki 2017 m. lapkričio 30 d. Todėl ir pirmieji pakeisti finansiniai metai yra vienuolikos mėnesių pereinamojo laikotarpio finansiniai metai, kurių laikotarpis yra nuo 2016 m. sausio 1 d. iki 2016 m. lapkričio 30 d.

Ilgalaikio turto (perleisto/įsigyto) per finansinius metus vertė – 325 039 Eur., iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga – 4 054 Eur, ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, prietaisai ir įrenginiai (kompiuterinė technika) – 320 984 Eur.

Išlaidos per finansinius metus – 10 677 782 Eur., iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui - 524 351 Eur. Viešosios įstaigos sąnaudos valdymo išlaidoms - 298 264 Eur.

Darbuotojų skaičius			
Administracijos darbuotojai	Specialistai	Ūkinis techninis personalas	Pastabos
8	29	-	VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ valdybos sprendimu
Naudojamos patalpos			
Patalpos	Plotas	Pastabos	
S. Daukanto g.	367,84 kv. m.	Patalpos gautos panaudai, savininkas – Klaipėdos miesto	

15		savivaldybės administracija
S. Daukanto g. 13A-15	148,90 kv. m.	Įsigytos patalpos – Klientų aptarnavimo centras, savininkas VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“
Biudžetas		
Skirtos ir panaudotos lėšos		2015m.
Valstybės		-
Savivaldybės:		-
Klaipėdos miesto savivaldybė:		
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą		4 115 790 Eur
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė		44 598 Eur
Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas		265 682 Eur
Klaipėdos rajono savivaldybė:		
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą		48 647 Eur
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė		1 377 Eur
Nuostolingų maršrutų kompensavimas		21 904 Eur
Kretingos rajono savivaldybė:		
Nuostolingų maršrutų kompensavimas		9 173 Eur
Gautos lėšos: už mokamas paslaugas		7 172 242 Eur
Už patalpų nuomą		-
Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.)		-
Iš viso:		11 646 595 Eur
		10 685 280 Eur

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2016 metais – 16 776 Eur pelnas.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui per ataskaitinį metų finansinį periodą sudarė – 31 447 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.

2016 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2016 metais įstaiga ir toliau vykdė šiuos jai pavestus Klaipėdos miesto strateginio veiklos plano uždavinius:

1. Formuoti patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, jį optimizuojant atsizvelgus į reguliarių keleivių srautų tyrimus;
2. Integruoti reguliaraus viešojo transporto (autobusų, maršrutinių taksi ir kitų rūšių) maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas mieste ir priemiesčiuose;
3. Didinti ekologiško kuro naudojimą miesto viešajame transporte.

BENDROS VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS VALDYMAS

2016 metai tapo ankstesniais metais pradėtų ilgalaikių projektų užbaigimo metais - po ilgų diskusijų visi miesto autobusai tapo ne tik žemagrindžiai, bet ir vieningo spalvinio sprendinio, su aiškiai reglamentuota reklama; miesto maršrutuose nebeliko senesnių kaip 20 metų autobusų. Klaipėdiečių jau nebestebina vienoda vairuotojų apranga, visose transporto priemonėse esančios elektroninės švieslentės bei salonuose įrengtos filmavimo kameros, kurios ne tik sumažino konfliktinių situacijų viešajame transporte skaičių ir padeda nustatyti tikruosius kaltininkus, tačiau ir pagelbėja policijai tiriant nusikaltimus.

Sėkmingas viešojo transporto projektų užbaigimas paskatino diskusiją dėl Bendros viešojo transporto sistemos plėtros ribų. Galimas Bendros viešojo transporto sistemos plėtros koncepcijas ir kriterijus įstaiga pristatė Klaipėdos regiono savivaldybių asociacijoje „Klaipėdos regionas“. Po diskusijų visą viešojo transporto valdymą (įskaitant maršrutinius taksi) atiduoti įstaigai nutarė Klaipėdos miesto bei Neringos miesto savivaldybės, perspektyvoje savo interesą į Bendrą viešojo transporto sistemą įtraukti visą savo viešojo transporto sistemą ketinimų protokolu patvirtino

Klaipėdos rajono savivaldybė. Su kitomis regiono savivaldybėmis vyksta tolimesnės diskusijos ir derybos.



Per 2016 metus Bendros viešojo transporto sistemos maršrutų tinklas Klaipėdos mieste ne tik pagaliau įgijo nepertraukiamą viešojo transporto koridorių pagrindinėje Klaipėdos miesto viešojo transporto ašyje Herkaus Manto g. (nuo viaduko) - Tiltų g. - Taikos pr. (iki Smiltelės g.), bet ir toliau plėtėsi į priemiesčius, pasiekdamas Agluonėnus, Palangą ir įgydamas daugiau multimodalumo bruožų. Praėjusiais metais įstaigos prižiūrėti autobusų maršrutai - be jau anksčiau turėtų jungčių su Klaipėdos autobusų, geležinkelio stotimis bei vietiniais ir tarptautiniais keltais - Klaipėdos miestą tiesiogiai sujungė su tarptautiniu Palangos oro uostu. Išbandyti pirmieji miesto autobusų reisai pasinaudojant AB „Smiltynės perkėla“ keltų paslaugomis, keleiviams be persėdimų kertant Klaipėdos miestą dalinančias Kuršių marias ir pasiekiant objektus Klaipėdos miesto dalyje–Smiltynėje.

2016-uosius Klaipėdos miesto savivaldybės Taryba paskelbė Darnaus judumo metais. Šio sprendimo prasmė daugiau simbolinė – pagrindinis tikslas buvo supažindinti miestiečius su pačia darnaus judumo sąvoka ir padiskutuoti bei paraginti mieste judėti darniau. Jokių esminių sprendimų, galinčių reikšmingai pakeisti klaipėdiečių judėjimo įpročius darnumo linkme, nebuvo padaryta (vargu ar tai per tokį trumpą nepilnų 1-erių metų kalendorinį laikotarpį iš anksto rimtai nepasiruošus yra įmanoma padaryti). Tačiau moraline prasme tai svarbus posūkis miesto transporto politikos formavime. Klaipėda pirmą kartą, beje pirmoji tarp Lietuvos miestų, viešai deklaravo, kad priiminėdama sprendimą dėl investavimo prioritetų, išskirtinį dėmesį skirs darnų judėjimą skatinančioms veikloms. Būtent Darnaus judumo metais miestas pirmą kartą po Nepriklausomybės laikotarpio pirmą kartą investavo į autobusų įvažų įrengimą esamose stotelėse (tokių per 2016 metus įrengta 10), skyrė lėšų informacijos apie viešąjį transportą gerinimui (įsigytos 9 švieslentės) ir sparčiai pradėjo pritaikyti autobusų stoteles regėjimo negalią turintiems miestiečiams (metų pabaigoje tokių stotelių buvo 45). Be to, šie projektai tapo tęstiniai – veiklos vykdomos ir 2017-ais metais. Svarbus ir per metus suderintas Darnaus judumo priemonių įgyvendinimo valdymas. Didžiausia tokių priemonių įgyvendinimo problema – jų kompleksiskumas, t.y., kad jos dažniausiai patenka ne į vieno, o į kelių savivaldybės struktūrinių padalinių ar subjektų jurisdikciją. Todėl sėkmingai projekto baigčiai svarbu, kad jį vykdydami glaudžiai bendradarbiautų ne vienas, o keli struktūriniai padaliniai/subjektai ir kad jų veiklai koordinuoti būtų aiškūs politiniai įgaliojimai.

Tikėkimės, kad 2016-ais metais įgyta darnaus judumo projektų valdymo patirtis sėkmingai bus panaudota rengiant ambicingesnę ir detalesnę Klaipėdos miesto darnaus judumo planą, kuris dabartiniu metu yra pagrindas ES fondų lėšų koofinansavimui bei investicijoms į viešąjį transporto infrastruktūrą ir kurio parengimą Klaipėdos miestas po ilgų viešo pirkimo procedūrų užsakė 2016 metų pabaigoje.

2016 metais ir toliau buvo plėtojamas bendros viešojo transporto sistemos tinklas. Atsižvelgiant į Klaipėdos rajono savivaldybės prašymą VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ atidarė naują privežamąjį 29-tą maršrutą į Klaipėdos rajone esančius Agluonėnus. Maršruto pradžia Klaipėdoje tapo pietinėje miesto dalyje esanti pagrindinė persodinimų iš miesto į priemiesčio maršrutus Kurėno st. Tai buvo 47–as maršrutas, kurį organizuoja VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“.

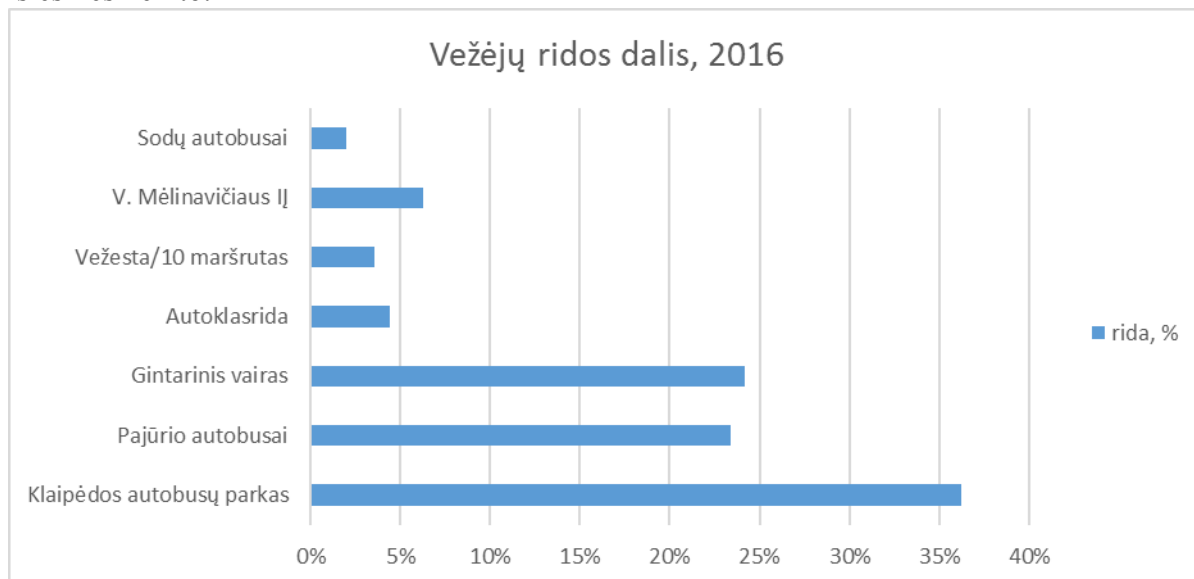
Nežiūrint į toliau augantį maršrutų skaičių, nutrauktų (neįvykdytų pagal sutarties sąlygas) reisų dalis mažėjo. Lyginant su situacija prieš 5 metus jų sumažėjo beveik dvigubai.

2011	2012	2013	2014	2015	2016
0,63%	0,52%	0,40%	0,51%	0,39%	0,33%

Ekologiškesnio kuro (suspaustų gamtinių dujų) naudojimas nors ir ne taip išpūdingai taip pat augo.

2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.
0,50%	4,87%	9,37%	12,98%	20,09%	20,60%

Vertinant keleivių vežimo rinkos tendencijas ir toliau galime konstatuoti, kad Klaipėdos miesto valdoma keleivių vežimo bendrovė UAB „Klaipėdos autobusų parkas“ bendroje viešojo transporto sistemoje ir toliau atliko daugiau nei trečdalį keleivių vežimo ridos. Per metus nei vieno vežėjo dalis iš esmės nekito.



Vertinant klientų aptarnavimo centro darbo rezultatus iškyla natūralus klausimas, kaip buvo galima iki tol be jo išgyventi. 2016 metai pirmieji metai, kai Klientų aptarnavimo centras išdirbo visus kalendorinius metus, per kuriuos aptarnavo daugiau kaip 78 tūkstančius fizinių ir 45 tūkstančius virtualių lankytojų. Klientų aptarnavimo centras teikia ne tik humanitarinę (geresnis prieinamumas žmonėms su judėjimo negalia, aukštesnis klientų komfortas), tačiau ir ekonominę naudą. Kadangi jame bilietai yra parduodami pigiau, vartotojas, įsigydamas bilietus tiesiogiai, o ne per tarpininkus, tai pat turi galimybę sutaupyti. Įvertinus bilietų pardavimus 2016 metais galime konstatuoti, kad klientų aptarnavimo centro veikla mūsų viešojo transporto klientams leido sutaupyti per 51 tūkst. eurų.

Taip sparčiai populiarėjančios Klientų aptarnavimo centro paslaugos skatina galvoti apie tolimesnę tokių centrų plėtros perspektyvą. Neturint plėtros scenarijų grėstų situacija, kad plečiantis įstaigos teikiamoms paslaugoms dabartinis Klientų aptarnavimo centras su savo turima infrastruktūra nebepajėgtų kokybiškai aptarnauti savo klientų. Įvertinus urbanistinę Klaipėdos miesto ir artimiausių priemiesčių situaciją bei įstaigos teikiamų viešojo transporto organizavimo paslaugų plėtrą į Klaipėdos priemiesčius, tikslingiausia sekanti Klientų aptarnavimo centrą atidaryti Šiaurinėje miesto dalyje kombinuotų kelionių jungtyje.

2016 metais išsilaikė 2014 metais prasidėjusi tendencija, kad nuosekliai auga viešuoju transportu besinaudojančių dirbančiųjų bei vyresnio amžiaus keleivių skaičius. 2016 metais nauja tendencija tik tai, kad daugiau nei kitas bilietų rūšis kilstelėjus terminuotų mėnesio bilietų kainą, nuolaidų neturintys klientai numigravo į metinius / pusmetinius bei e.kartinius bilietus. Tuo tarpu neigiamos demografinės tendencijos, įtakojančios jaunimo skaičiaus viešajame transporte mažėjimą, ir toliau išlaikė spartų tempą. Remiantis Statistikos departamento duomenimis 2016 metais Klaipėdos miesto gyventojų amžiaus grupėse nuo 10 iki 24 metų sumažėjo dar 612 ir tai tiesiogiai įtakoją moksleivių ir studentų skaičiaus mažėjimą miesto autobusuose. Todėl bendras terminuotų bilietų pardavimas šiame segmente ir toliau mažėjo, tik šį kartą jau 8 proc. (2015 metais - 3,6 proc.)

Tuo tarpu kartinių bilietų segmente el. kartinių bilietų dalyje augimas daugiau nei įspūdingas – penktadaliu. Tik dar sparčiau – ketvirtadaliu – augęs bilietų pardavimas autobusuose, neleido el. kartiniams bilietams viršyti popierinių kioskuose ir autobusuose kartu sudėjus.

2016 metais 83 proc. visų kelionių Klaipėdos mieste buvo elektroninės ir tik 17 proc. – popierinės.

Išaugus el. kartinių bilietų daliai, išaugo ir incidentų dėl el. kartinių bilietų nuskaitymo skaičius. Lyginant su 2015 metais tokių incidentų padaugėjo daugiau nei dvigubai. Pagrindiniai šios problemos klientai liko tie patys - garbaus amžiaus moterys, kurioms pritrūksta kantrybės/įgūdžių priglaudus el. bilieto kortelę prie el. skaitytuvo sulaukti, kol el. bilietas bus tinkamai nuskaitytas. Tačiau dažniau pasitaiko ir atvejų, kai pagrindinė bilietų nenuskaitymo priežastis yra ir trumpalaikiai el. bilieto sistemos sutrikimai. Kadangi daliai įrangos, kuri veikia lauko sąlygomis, jau suėjo 10 metų, reikia ieškoti įrangos atnaujinimo sprendinių, nes tokių incidentų gali daugėti.

Asmenų, užfiksuotų važiuojančių be bilietų, srityje jokių kardinalių pasikeitimų taip pat neįvyko. Jų jau 5-erius metus užfiksuojamas panašus per metus važiuojančių skaičius – per 4 tūkstančius.

	2012	2013	2014	2015	2016
Užfiksuota asmenų	4081	4033	4066	4334	4131

2016 metais demografinės tendencijos lėmė antrus metus iš eilės bendrą kelionių viešuoju transportu mažėjimą. Klaipėdos miesto gyventojų skaičius sumažėjo beveik 2 proc., bendras kelionių per metus skaičius viešuoju transportu sumažėjo 1,5 proc. ir, nors skaičiuojant tūkstančiais gyventojų kelionių skaičius ir augo, tokios tendencijos neramina.

	2014	2015	2016	2015/2014	2016/2015
kelionių skaičius	34.794.853	34.515.293	34.005.567	-0,80%	-1,48%
gyventojų skaičius	156.141	154.326	151.227	-1,16%	-2,01%
kelionių sk. 1 gyventojui	223	224	225	0,36%	0,54%

Jeigu demografinės tendencijos ir toliau 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, o sumažėjusios viešojo transporto pajamos reiškia, kad reikės mažinti jo apimtį arba jo išlaikymui skirti didesnę finansavimą.

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2016 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 2016 metų tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausiai pažeidimų kaip ir 2015 metais nustatyta lengvųjų taksi sektoriuje. Matoma tendencija, kad bendras surašytų protokolų skaičius didėjo (2015 m. – 360, 2016 m. – 436), tačiau šį skaičių didino tik problematiškiausias viešojo transporto sektorius – lengvųjų automobilių taksi vežėjai.

Lengviesiems automobiliams taksi 2016 m. buvo surašyti 314 administracinių teisės pažeidimų protokolų - tai 48 proc. daugiau nei praėjusiais metais (2015 m. – 212). Pastebima vairuotojų rūkymo transporto priemonėse didėjimo tendencija, po sąlyginio sumažėjimo 2015 m. (2016 m. - 79, 2015 m. – 59). Didesni pažeidimų skaičiai fiksuojami ir dėl teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymo (2016 m. – 50, 2015 – 28), atkreiptinas dėmesys, kad nemažą dalį 2016 metų nurodyto skaičiaus sudarė l/a taksi nesustojimas kontrolieriams stabdant, tačiau, 2016 m. suintensyvinus kontrolės veiksmus nakties metu, padidėjo kontrolierių reikalavimų nevykdymo skaičius atliekant ekipažo dokumentų tikrinimo veiksmus. 2016 metais toliau buvo tęsiama suintensyvinama l/a taksi stabdymo kelyje kontrolė, siekiant nustatyti taksometro (ne) įjungimo faktą. Nemažėja ir sunkėjantis pažeidimų pobūdis – daugiau nei trigubai išaugo pažeidimų dėl keleivių vežimo neįjungus taksometro skaičius (2016 m. – 39, 2015 m. – 11), taip pat nustatyti 24 nelegalaus paslaugos teikimo atvejai (2015 – 16). Kaip ir 2015 metais, didelė dalis jų nustatyta bendradarbiaujant su policijos ir Valstybinės mokesčių inspekcijos pareigūnais. Matydami tokią tarpinstitucinio bendradarbiavimo naudą, jį aktyviai tęsime ir 2017 metais.

2016 metais nesikeitė situacija dėl lengvųjų taksi veiklos reglamentavimo ir kontrolės. 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 ir atsiradus naujai keleivių vežimo rūšiai – keleivių vežimui lengvaisiais automobiliais (pavėžėjimas). Matome naują grėsmę ir tendencijas - neteisėtas veikas dengti pavėžėjimo paslauga, kuomet lengviesiems automobiliams taksi keliamų reikalavimų neatitinkantys vežėjai to paties pobūdžio taksi paslaugas teikia pasinaudodami teisės aktuose naujai įtvirtintu ir dar labiau liberalizuotu pavėžėjimo institutu.

Maršrutinių taksi sektoriuje pažeidimų skaičius išlieka stabilus. 2016 metais surašyta beveik tiek pat protokolų kaip ir 2015 metais (2016 m. - 51, 2015 m. – 50). Išaugo keleivių vežimo be bilietų skaičius (2016 m. – 23, 2015 m. – 18) bei maršruto trasos ar tvarkaraščių nesilaikymo atvejų (2016 m. – 10, 2015 m.- 5), teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymo ir rūkymo mikroautobuso salone atvejų mažėja atitinkamai (2016 m. – 6, 2015 m.- 7) ir (2016 – 4, 2015 – 11). Vertinant bendrą pažeidimų skaičių ir 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.

2016 m įstaiga toliau tęsė bendradarbiavimą su Klaipėdos rajono savivaldybe, tačiau Kretingos rajono savivaldybė, dėl lėšų stygiaus, bendradarbiavimą laikinai sustabdė. Apžvelgus bendradarbiavimo su Klaipėdos rajono savivaldybe rezultatus, matome, kad šioje geografinėje dalyje veikę vežėjai, iki kontrolės veiksmų pradžios, pažeidimus darydavo ypač dažnai. Šiuo metu, Klaipėdos rajono savivaldybės atstovų nuomone, situacija yra kardinaliai pasikeitusi ir pažeidimų skaičius sumažėjęs.

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

Per 2016 metais per įstaigos administruojamas priemones rinkliavos surinkta 1.432.012 eurų (19,3 proc. daugiau nei 2015 metais). Didelę dalį, 8,8 proc. išaugusios rinkliavos, sudaro nuo 2016.01.01 iš Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos perimtas automobilių stovėjimo leidimų išdavimas. Per 2016 metus įstaiga išdavė 6598 įvairius leidimus. Tačiau ir kitomis surinkimo priemonėmis renkamos rinkliavos augimas taip pat ženklus – 10,5 proc.

2016 m. patikrinimų skaičius išaugo beveik 14 proc., atitinkamai ir rinkliavos nesumokėjimo nedelsiant pastačius automobilių atvejų užfiksuota beveik 16 proc. daugiau nei 2015 metais (2016 m – virš 25500, 2015 m. – virš 21900). Manome, kad užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo atvejų nedelsiant pastačius automobilių didėjimas iš dalies buvo sąlygotas raudonosios zonos išplėtimu į Smiltynės teritoriją, taip pat galimu sąmoningu rinkliavos sumokėjimo būdo pasirinkimu nemokėti rinkliavos nedelsiant pastačius automobilį, tačiau rinkliavą sumokėti už visos dienos stovėjimo laiką iki kitos dienos 24 val. Iš visų užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo nedelsiant pastačius automobilių atvejų, rinkliava iki kitos dienos 24 val. sumoka apie 70 proc. vairuotojų. Daugiau nei 2700 vnt. užfiksuota galimų pažeidėjų statant automobilius nesilaikant kelių eismo taisyklių (beveik 60 proc. daugiau atveju nei 2015 metais). Kelių eismo taisyklių pažeidėjų skaičiaus augimas rodo, kad apmokestintų Klaipėdos miesto teritorijų trūksta, automobilių statymo vietų trūkumas tik didėja, ir šio pobūdžio pažeidimų nuolatinė kontrolė yra būtina.

	2014	2015	2016
Sumokėta rinkliava	67%	68%	72%
Perduoti savivaldybei	30%	30%	27%
Anuluoti pranešimai	3%	2%	1%

Surašyti pranešimai	95%	93%	90%
KET	5%	7%	10%

Tai patvirtina ir faktas, kad išplėtus apmokestinto automobilių statymo zoną į Smiltynę, vien tik rinkliavos reguliavimo priemonių nepakako. Įstaigos kontrolieriams teko ne tik prižiūrėti rinkliavos surinkimą, tačiau ir reguliuoti eismą, ir tokių vietų mieste vis daugėja. Tik taip pavyko suvaldyti per didelio šioje vietoje individualaus automobilio eismo situaciją. Situacija dar labiau sunkėja sumažėjus automobilių stovėjimo vietų dėl vykdomos Jūrų muziejaus ir krantinės rekonstrukcijos. Todėl didesnis eismo reguliavimas 2017-ais metais neišvengiamas.

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 paties automobilio stovėjimo trukmės ilgėjimas mažina vietų pasiekiamumą.

Zona	1 bilieto vidutinė vertė eurais				
	2012	2013	2014	2015	2016
Raudonoji	0,55 €	0,68 €	0,85 €	1,11 €	1,23 €
Geltonoji	0,49 €	0,55 €	0,56 €	0,78 €	0,77 €
Mėlynoji		0,71 €	0,68 €	0,55 €	0,53 €
Žalioji	0,53 €	0,71 €	0,65 €	0,88 €	0,76 €

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

Įstaigai perėmus leidimų išdavimą visi naujai išduodami lengvatiniai parkavimo leidimai - elektroniniai. Tai ne tik pagreitino leidimų išdavimą, tačiau ir sudaro galimybes pareiškėjui leidimą gauti iš namų/biuro be tiesioginio kontakto su darbuotojais. Leidimų perdavimas įstaigai pagerino parkavimo kontrolę. 2016 metais perpus pavyko sumažinti netinkamų leidimų naudojimo (nukritę ar ne su visais matomais rekvizitais) gyventojų leidimų atvejų skaičių. 2016 metais jie sudarydavo vos 1 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 7563 (2015 – 3732) arba daugiau nei dvigubai įvairių žodinių kreipimusių ir/ar raštų. 2016 metais klientai daugiausiai rinkosi bendravimą telefonu. Skambučių telefono linija 8-800 12344 išaugo beveik 2 kartus - iki 7130 (2015 m. - 3312). Tuo tarpu raštu gautų atsiliepimų skaičius išliko panašiam lygįje – 433 (2015m - 420).

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

2016 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 ir elektromobiliu.

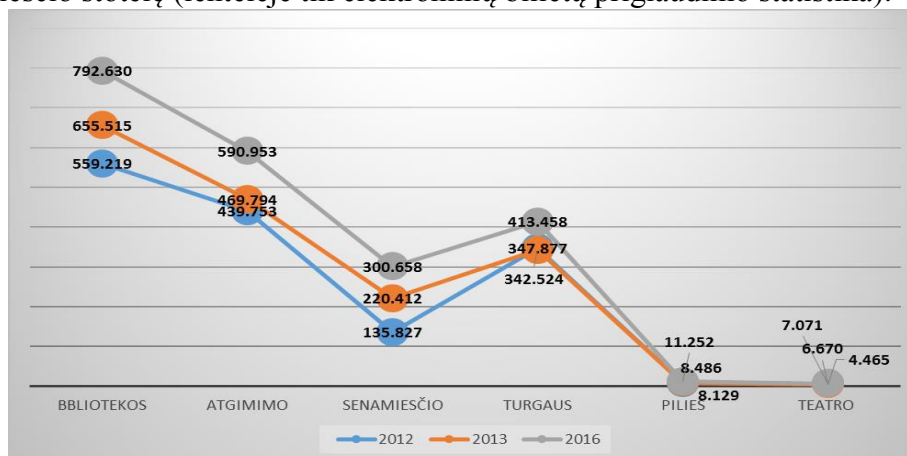
2016 autobusas važiavo greičiau nei 2015 metais – trasą įveikė per 24 minutes. Tačiau to nepakako, kad išsaugotų 2-ą poziciją. Be dviratininko jį aplenkė dar ir jau viešojo transporto juostomis galėjęs naudotis elektromobilis. Džiugina kitų miesto skatintinų transporto rūšių pasiekimai. Tuo tarpu tobulintinos viešojo transporto infrastruktūros dalys išlieka tos pačios: asmeninių automobilių vairuotojai turi fizinę galimybę pažeisdami taisykles važiuoti viešojo transporto juosta, nekoordinuotas šviesoforinis eismo srautų valdymas. Iki geriausių rezultatų, pasiektų 2014 metais, reikia dar labai pasistengti.

	2012		2013		2014		2015		2016	
	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.
Autobusas	3	25	1	21	1	18	2	28	3	24
Automobilis	1	25	3	28	4	28	4	37	5	32
Dviratis	2	22	2	22	3	22	1	23	1	17
Bėgikas	4	31	4	32	5	47	-	-	4	31
elektromobilis					2	20	2	28	2	20

2016 metais įstaiga gavo patvirtinimą, kad gavo finansavimą iš Europos Sąjungos Civitas programos finansuojamame projekte, kuriuo bus bandoma suformuoti viešojo transporto prioritetą šviesoforiniame valdyme Klaipėdos mieste.

PROBLEMOS IR GRĖSMĖS

Didžiausia pastarųjų metų grėsmė - tai atsinaujinę siūlymai, kad naujai projektuojamas Bastionų tiltas yra reali alternatyva nukreipti visą viešąjį transportą nuo Tiltų gatvės. Tuo tarpu pačios autoritetingiausios studijos apie Klaipėdos miesto transporto sistemą vadovo prof. P. Juškevičiaus nuomone „Miesto gatvių tinklo linijinė struktūra, susiformavusi išilgai jūrų uosto, formuoja aiškia miesto urbanistinę struktūrą. Tai leidžia sėkmingai organizuoti viešojo transporto magistralinį tinklą, išvengti transporto srautų vidinėse kvartalų gatvėse“. Vadinasi lygiavertės alternatyvos Tiltų gatvei pagal savo funkcinę paskirtį, įvertinus Klaipėdos miesto urbanistinę struktūrą, viešajam transportui nėra. Kadangi sprendimas Tiltų gatvę paversti tik pėsčiųjų ir dviratininkų gatve nesvarstomas, viešajam transportui reikia ieškoti kuo trumpesnio ir patogesnio apvažiavimo. Tam labiau, nei Bastionų tiltas, tiktų Pilies gatvė. Tačiau prieš priimant galutinį sprendimą dėl Tiltų gatvės uždarymo, reikia įvertinti, kad tai paveiks apie 80 proc. visų keleivių, nes jų maršrutai dabartiniu metu kerta Tiltų g bei nepatogumų sudarys keliasdešimčiai tūkstančių klaipėdiečių ir jų svečių, kurie per 2016 metus apie 500 000 kartų aplankė Tiltų gatvėje esančią Senamiesčio stotelę (lentelėje tik elektroninių bilietų priglaidimo statistika).



Svarbi išlieka ir demografinė situacija, ypač - jauno, nuo 10 iki 24 metų amžiaus, gyventojų skaičiaus mažėjimo problema. Bendras kelionių viešuoju transportu skaičius mieste vėl sumažėjo, nors, įvertinus bendrą gyventojų mažėjimo tendenciją, vienam gyventojui išaugo. Darosi akivaizdu, kad 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 prospekte bei centrinėje miesto dalyje Herkaus Manto gatvėje plėtros iki Kombinuotų kelionių terminalo šalia ligoninių komplekso, nužymėjimo, koordinuoto šviesoforų valdymo su prioritetu viešajam transportui įdiegimo, keleivių persėdimą iš asmeninių automobilių į viešąjį transportą skatinančios infrastruktūros kūrimo. Aktualus 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. Preišingu atveju reikės mažinti viešojo

transporto apimtis, kas didins asmeninių automobilių vartojimą. O išlaipinus gyventoją iš viešo transporto ir įlaipinus į asmeninį automobilį, procesui apgrežti, kaip rodo darnų judumą propaguojančių ES miestų patirtis, reikės ženkliai didesnės politinės valios ir investicijų.

ELEKTRONINIS BILIETAS

Neaiškios elektroninio bilieto situacijos sprendiniai pagaliau pajudėjo. Pagaliau sistemos modernizavimui skirtas finansavimas ir 2017 metų pradžioje prasidėjo viešo pirkimo procedūra Klaipėdos keleivinio transporto elektroninio bilieto sprendiniams. 2017.02.01. senajai el. bilieto įrangai jau suėjo 10 metų, todėl įranga vis dažniau genda. Kelias iki naujos sistemos įgyvendinimo dar tolimas ir vingiuotas, tačiau nauja sistema tikrai atitiks visus dabartinio laikmečio iššūkius.

VADOVO INDĖLIS TOBULINANT ĮSTAIGOS ADMINISTRAVIMĄ

Toliau buvo tobulinama įstaigos struktūra. Buvo dalyvaujama Klaipėdos miesto plėtros strateginio plano 2014-2020 metams monitoringo bei kitose Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos sudarytose darbo grupėse. 2016 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 klaipėdiečių pritraukimas populiarinant viešojo transporto paslaugas.

Direktorius

Gintaras Neniškis
