

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2014 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. Įstaigos dalininkai finansinių metų pradžioje ir pabaigoje – Klaipėdos miesto savivaldybė. Dalininkų įnašų per finansinius metus nebuvo.

Ilgalaikio turto (perleisto/įsigyto) per finansinius metus vertė – 235 104 Lt, iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga –126 811 Lt, ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, prietaisai ir įrenginiai (kompiuterinė technika) – 108 293 Lt.

Išlaidos per finansinius metus – 41 557 510 Lt, iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui - 1 581 469 Lt. Viešosios įstaigos sąnaudos valdymo išlaidoms - 1 092 081 Lt.

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	
Biudžetas			
Skirtos ir panaudotos lėšos		2013 m.	2014 m.
Valstybės		-	-
Savivaldybės:			
Klaipėdos miesto savivaldybė:			
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą		14 531 207Lt	14 701 080 Lt
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė		151 172 Lt	158 897Lt

Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas	1 300 347 Lt	1 097 199 Lt
Klaipėdos rajono savivaldybė:		
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą	109 920 Lt	135 391 Lt
Gautos lėšos: už mokamas paslaugas	25 240 558 Lt	25 303 198 Lt
Už patalpų nuomą	-	
Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.)	561Lt	3 969 Lt
Iš viso:	41 333 766 Lt	41 399 734 Lt

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2014 metais – 61 639 Lt pelnas.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui sudarė – 98 357 Lt, 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.

2014 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2014 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 bilietaus sistemas mieste ir priemiesčiuose;

2.3.2.9. Didinti ekologiško kuro naudojimą miesto viešajame transporte.

BENDROS VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS VALDYMAS

2014 metais pagrindinis viešojo transporto iššūkis buvo beveik 9 mėnesius dirbti sąlygomis, kai uždarytas vienas iš 3-jų pagrindinių Klaipėdos miesto tiltų per Danę. Padėtį dar labiau sunkino tuo pačiu metu vykę miesto susisiekimo sistemai svarbių Minijos ir Joniškės gatvių tvarkymo darbai. Dėl to reikėjo koreguoti dalį autobusų maršrutų, o dėl išaugusio bendrojo transporto priemonių skaičiaus važiuojant per kitus tiltus viešojo transporto vidutinis greitis ir reguliarumas sumažėjo. Tačiau nepaisant sudėtingų darbo sąlygų daugumą viešojo transporto parametrų pavyko išlaikyti panašiam lygyje, o transporto priemonių būklę ir ekologiškumą pagerinti.

Nepaisant sudėtingų viešojo transporto darbo sąlygų 2014 metais pavyko įgyvendinti ir keletą ilgalaikių priemonių:

pirma, po ilgų ir emocingų diskusijų buvo patvirtintos pagrindinių viešojo transporto maršrutų konkursų sąlygos bei metų pabaigoje pradėta, o 2015 metų pradžioje užbaigta vežėjų parinkimo procedūra. Ši nuveiktas darbas svarbus tuo, kad nuo 2015 m. rugsėjo 1 d. leis apie 5 proc. sumažinti keleivių vežimo savikainą, o pati vežėjų paslaugos kokybė ir transporto priemonių ekologiškumas padidės. Galime konstatuoti, kad konkurse gauta ridos kilometro Klaipėdoje kaina ne tik ženkliai mažesnė nei Vilniuje, - su Klaipėdoje dirbančiais vežėjais kaina sudėtinga konkuruoti net ir žemesnio pragyvenimo lygio Šiaulių ir Visagino miestų vežėjams;

antra, po ilgų ieškojimų ir diskusijų įstaiga pradėjo patalpų, būtinų moderniam ir neįgaliems klientams pritaikytam aptarnavimo centrui, įsigijimo procedūrą greta esančiame pastate S.Daukanto g. 13A.

Pajudėjo „A“ viešajam transportui prioritetą suteikiančių juostų plėtra. „A“ juosta buvo nubrėžta Taikos pr. atkarpoje nuo Sausio 15-osios iki Bangų bei Galinio Pylimo g. bei Herkaus Manto g. atkarpoje nuo Naujojo Sodo g. bei Liepų g. iki Danės g. Iš viso „A“ juostų ilgis padidėjo iki 8,0 km.

2014 metais sparčiau nei 2013 metais buvo tobulinamas viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių tinklas: mieste atidaryti nauji 5B ir 5E maršrutai, į bendrą viešojo transporto sistemą įtraukti du nauji priemiesčio maršrutai „Lietuvininkų aikštė – Šernai“ bei „Arena – sodų bendrija „Aisė“, atidarytas naujas maršrutas „Ligoninės – Normantai“ bei iki Kunkių pratęstas maršrutas nuo Karklės.

Įvertinus tai, kad įstaiga pagal Klaipėdos rajono savivaldybės pavedimą 2012-06-01 pradėjo organizuoti ir du priemiesčio maršrutus į Jokūbavą ir į Šimkus, bendras įstaigos organizuojamų maršrutų tinklas išaugo iki 44 maršrutų, bendras maršrutų ilgis išaugo iki 1031 km (2011 metais buvo 544 km).

Sudėtingos važiavimo sąlygos padarė neigiamą įtaką nutrauktų reisų rezultatams. Pagal sutarties sąlygas neatliktų reisų padaugėjo, tačiau tai antras geriausias rezultatas per įstaigos veiklos istoriją.

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

2014 metais ženkliai gerėjo transporto priemonių parkas. 2014 metais į miestą išvažiavo 15 naujų transporto priemonių, taip pat naujesniais buvo pakeisti 27 pačios prasčiausios būklės autobusai. Iš viso per 2014 metus buvo pakeista 30 proc. autobusų. Vidutinis autobusų amžius sumažėjo nuo 17 (2013 m.) iki 14 metų.

2014 metais 54 proc. viešojo transporto priemonių buvo iki 15 metų amžiaus, 73 proc. transporto priemonių yra žemagrindės.

Augo ekologiškesnio kuro (suspaustų gamtinių dujų) naudojimas Klaipėdos miesto viešajame transporte. Per porą metų ekologiškais autobusais atliekamų autobusų rida išaugo nuo pusės procento iki beveik 13 proc.

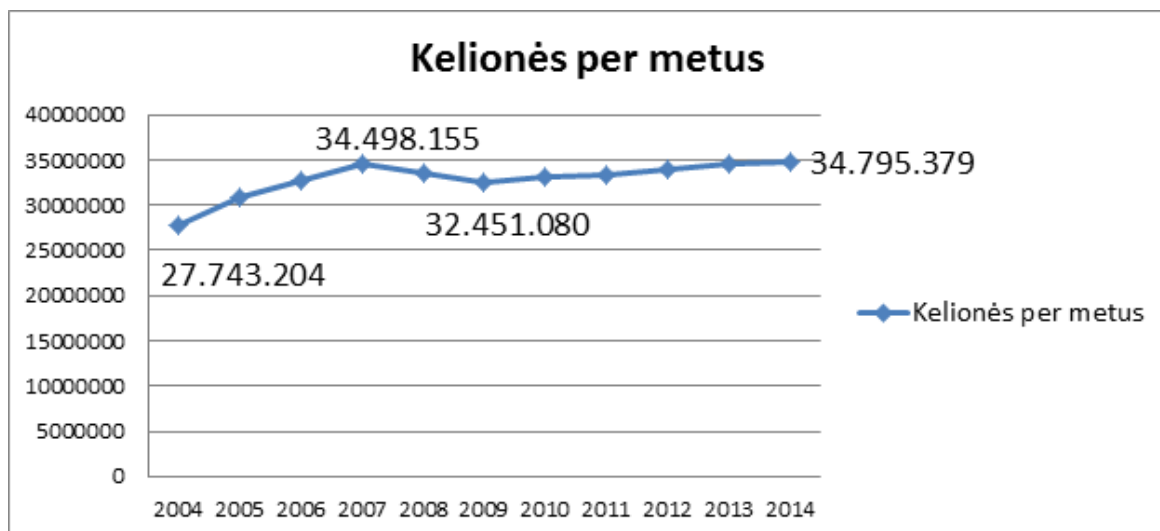
Dujinių transporto priemonių rida, proc.

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

Kaip ir prognozavome praėjusiais metais, kad jau būsimė pasiekę be bilietų važiuojančių keleivių mažėjimo tendencijos dugną – po 5 metų mažėjimo be bilietų važiuojančių keleivių skaičius 2014 m. išaugo 1 proc. Tendencija, kad 2 proc. išaugo asmenų, kurie pirmą kartą važiuoja be bilieto ir susimokėjo mokėjimo nurodymą, skaičius rodo, kad pradėjo augti „ekonominių“ (rizikuojančių geriau susimokėti baudą, o ne pirkti bilietus) be bilietų važiuojančių keleivių skaičius, todėl kontrolinių patikrinimų skaičių laikas pradėti didinti. Atitinkamai išaugo be bilietų važiuojančių keleivių pervestų baudų o sumos (2013m. 126 377, 90 Lt.; 2014 m. - 157 310,41 Lt).

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Sulaikyta pažeidėjų	17897	7972	4772	4081	4033	4065

Viešojo transporto tinklo plėtra bei spartus transporto priemonių atnaujinimas viešojo transporto kelionių skaičių padidino 0,5 proc. Įstaiga įgijo daugiau nuolatinių klientų – terminuotais bilietais atliekamų kelionių skaičius išaugo 1,2 proc., tuo tarpu kartiniais bilietais atliekamų kelionių skaičius mažėjo 3,6 proc.



Analizuojant terminuotų bilietų struktūrą į akis krenta dvi svarbios tendencijos:

pirma – terminuotų bilietų be nuolaidų dalis ir toliau išlaikė panašią, daugiau nei 5 proc. augimo tendenciją; tai reiškia jog viešuoju transportu sistemingai pradėjo naudotis daugiau dirbančiųjų klaipėdiečių;

antra – terminuotų bilietų su 80 proc. nuolaida, kuriais naudojasi daugiausia studentai ir moksleiviai, pardavimai sumažėjo pirmą kartą nuo įstaigos veiklos pradžios (2003 metai). Tai reiškia, kad iki 2013 metų nominalus šios gyventojų grupės Klaipėdos mieste mažėjimas ne tik nemažino, tačiau leido didėti viešuoju transportu besinaudojančių vartotojų skaičiui. Tačiau 2013 metais buvo pasiektas šio segmento augimo pikas ir 2014 metų neigiamos demografinės miesto tendencijos pradėjo daryti tiesioginę įtaką šio segmento keleivių skaičiaus mažėjimui. Remiantis Statistikos departamento duomenimis 2014 metais Klaipėdos miesto gyventojų amžiaus grupėse nuo 10 iki 19 ir nuo 20 iki 24 metų sumažėjo atitinkamai 504 ir 759 ir tai tiesiogiai įtakojo moksleivių ir studentų skaičiaus mažėjimą miesto autobusuose.

Terminuoti bilietai

Terminuoti (kiekiai)	2012	2013	2014
pilna kaina	59.977	63.891	67.212
50 proc.	15.884	17.475	18.699
80 proc.	143.933	146.933	143.750
pilna kaina	27,29%	27,99%	29,27%
50 proc.	7,23%	7,65%	8,14%
80 proc.	65,49%	64,36%	62,59%

Vienkartinių bilietų segmente pritaikytos ekonominės priemonės (padidintas kainos skirtumas tarp popierinio kartinio ir e.kartinio bilieto) e.kartinių bilietų daliai padidinti davė rezultatus – e. kartinių dalis beveik padvigubėjo ir 2014 metais sudarė 31 proc. nuo visų parduodamų vienkartinių bilietų skaičiaus. Tačiau sumažėjęs kainų skirtumas tarp popierinių vienkartinių bilietų, parduodamų kioskuose - ir autobusuose ženkliai, nuo 13,5 iki 19,2 proc. padidino bilietų pardavimo autobusuose dalį. Dar labiau ši tendencija išryškės 2015 metais, kai dėl euro apvalinimo šis skirtumas dar labiau sumažėjo. Būtent ši 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 e.kartinių bilietų daliai, išaugo ir incidentų dėl e.kartinių bilietų nuskaitymo skaičius. Ypatingai vyresnio amžiaus moterims pritrūksta kantrybės/įgūdžių priglaidus e.kortelę prie e.skaitytuvo sulaukti, kol e.bilietas bus tinkamai nuskaitytas. Todėl dar labiau skatinti e.kartinių bilietų dalies augimą artimiausiu metu netikslinga.

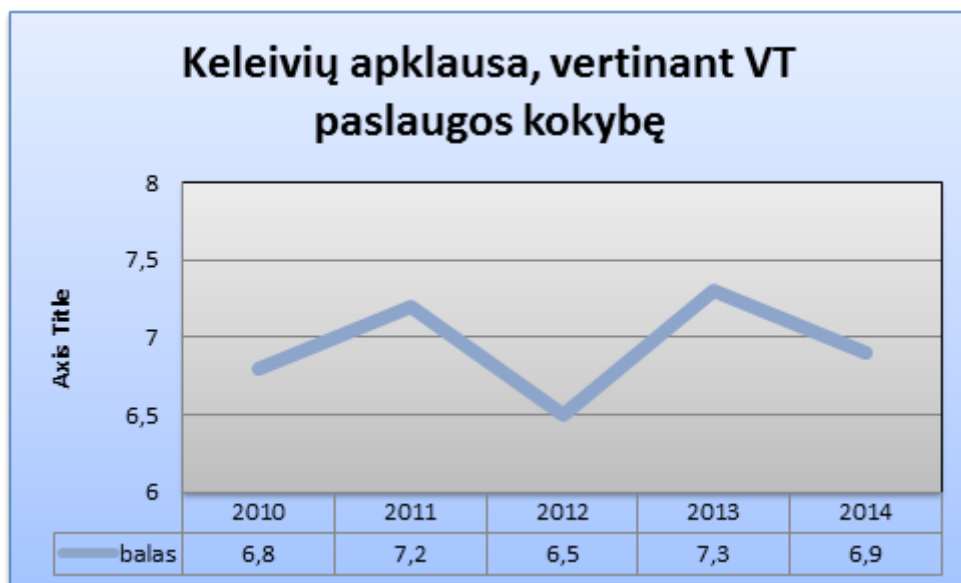
	Popieriniai vienkartiniai, vnt.	El. kartiniai, vnt.	Terminuoti bilietai, vnt.
2010	12 192 145	12 144	207 936
2011	11 790 311	132 814	219 348
2012	10 722 017	860 875	219 794
2013	9 502 153	1 836 845	228 299
2014	7 517 292	3 446 006	229 691

2014 metais įstaiga kartu su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija pradėjo įgyvendinti kompleksinės viešojo transporto infrastruktūros - kompleksinio keleivių persodinimo terminalo (P+R ir B+R - „palik automobilį ir važiuok viešuoju transportu“ ir „palik dviratį ir važiuok viešuoju transportu“) projektą. Ligoninės stotelės priegose įrengta automobilių stovėjimo aikštelė, į kurią galima patekti tik su galiojančiu terminuotu e.bilietu (kol kas dėl mažo aikštelės užpildymo į ją leidžiame patekti visiems automobilių vairuotojams), pradėti įrenginėti dviračių saugojimo konteineriai, kuriuose su galiojančiu terminuotu e.bilietu bus galima saugiai palikti dviračius, patobulinti keleivių įlaipinimo/išlaipinimo peronai, apšvietimas. Taip pat tiek pačioje stotelėje, tiek jos priegose padidintos pėsčiųjų ir dviratininkų saugumo priemonės. Darbai, būtini sklandžiam tokio objekto funkcionavimui, dar nėra baigti: trūksta saugumą užtikrinančių priemonių automobiliams ir dviračiams, patogesnės viešosios infrastruktūros viešojo transporto laukiantiems keleiviams. Todėl negalima tikėtis, kad jau pirmaisiais gyvavimo mėnesiais kompleksas sulauks didelio vartotojų skaičiaus. Tačiau, remiantis Europos Sąjungos valstybių gerąja patirtimi, tokios priemonės laikomos efektyviausiomis priemonėmis mažinti iš priemiesčių atvažiuojančių asmeninių automobilių neigiamą įtaką miestų transporto infrastruktūrai ir oro kokybei. Dėl to tokias priemones būtina įgyvendinti iki galo ir jas toliau plėtoti.

Įvertinus Klaipėdos regiono tendencijas, kad kasmet gyventojų skaičius mieste mažėja, o miesto priegose (kaip ir realusis automobilizacijos lygis) auga, priemonės, skatinančios dirbančius asmeninių automobilių vairuotojus mažiau naudotis asmeniniais automobiliais ir daugiau viešuoju transportu, artimiausiu metu turi tapti pagrindiniu miesto transporto politikos elementu. Jeigu tokių priemonių nebus imtasi, kaip rodo paskutinės demografinės tendencijos, absoliutus kelionių ir keleivių skaičius pradės mažėti, o miesto magistralinės gatvės ir ypač priegos bus nuo transporto kamščiai.

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 2013 ir 2014 metų duomenis galima konstatuoti, kad pagrindinis veiksnys, skatinantis daugiau naudotis viešuoju transportu 2014 metais nepakito – 32 proc. (2013 m. – 35 proc.) keleivių nurodė, kad maršrutai, kurie patenkintų kelionės tikslo poreikius (kursuotų netoli respondentų gyvenamosios vietos, kursuotų iki respondentų kelionės tikslo) paskatintų daugiau naudotis viešuoju transportu. Į antrą vietą, visai nedaug atsilikęs, pakilo transporto priemonių būklės rodiklis, jį nurodė 30 proc. (2013 m – 18 proc.). Autobusų perpildymo ir saugumo įtaka mažėjo iki 15 proc. Didžiausia 2014 – ujų metų kokybės problema – maršrutų nepakankamumas, nukonkuravęs 2013 metų rodiklį - perpildytus autobusus. Šią problemą įvardijo trečdalis respondentų.

Bendras 2014 metų Klaipėdos viešojo transporto kokybės vertinimas sumažėjo iki 6,9 balo (2013 m. – 7,3). Tai įvertinus dėl magistralinių gatvių ir Pilies tilto remonto metu galiojusią ekstremalią viešojo transporto transporto schemą ir sumažėjusį važiavimo reguliarumą galima suprasti. Neturėtų stebinti ir prastesnis transporto priemonių būklės vertinimas. Vidutinis 2013 metų transporto parko amžius – 17 metų buvo akivaizdžiai per didelis ir 30 proc. per 2014 metų pakeistų transporto priemonių rodo, kad procesas vėlavo. Tačiau prie tokio vertinimo neabejotinai prisidėjo ir su naujų transporto priemonių eksploatacijos pradžia 2013 m. kilstelėta vertinimo kartelė. Matydami naujus autobusus vieno vežėjo maršrutuose, naujų autobusų pageidauja ir kitų vežėjų maršrutuose važiuojantys keleiviai.



BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2014 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 2014 metų tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausiai pažeidimų kaip ir 2013 metais nustatyta lengvųjų taksi sektoriuje, ir nors jų bendras skaičius mažėjo, tačiau jų turinys sunkėjo

Maršrutinių taksi sektoriuje pažeidimų užfiksuota 38 proc. mažiau (2013 m. - 102, 2014 m. - 64). Visų pažeidimų skaičius mažėjo išskyrus - po metų petraukos - rūkymo transporto priemonėje (2013 m. - 13, 2014 m. - 18) bei teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymo atvejų (2013 m. - 2, 2014 m. - 3). Visų kitų pažeidimų mažėjo, todėl galime konstatuoti, kad situacija maršrutinių taksi sektoriuje ir toliau gerėja.

Lengviesiems automobiliams taksi 2014 m. buvo surašyti 329 administracinių teisės pažeidimų protokolai - tai 6 proc. daugiau negu praėjusiais metais (2013 m. - 309). Vairuotojai niekaip negali atprasti rūkyti transporto priemonėse. (2013 m. - 94, 2014 m. - 108). Nerimą kelia nemažėjantis ir sunkėjantis pažeidimų pobūdis - už teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymą surašytų protokolų skaičius išliko toks pats (2013 m. - 37, 2014 m. - 37). Nustatyta 12 nelegalaus paslaugos teikimo atvejų. Didžioji dalis jų - bendradarbiaujant su policijos ir Valstybinės mokesčių inspekcijos pareigūnais. Anksčiau, dėl tarpinstitucinio bendradarbiavimo stokos, tokių pažeidimų užfiksuoti nepavykdavo.

. 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 siekančios įmonės ir darbuotojai, yra didžiosios dalies paslaugos teikėjų pagrindinis orientyras.

2014 m. įstaiga sudarė sutartis su Kretingos rajono ir Palangos savivaldybėmis kontroliuoti keleivių vežėjų darbą jų teritorijoje.

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2014 metais rinkliavai už automobilių stovėjimą teko svarbus vaidmuo reguliuojant transporto srautus uždarius Pilies g. tiltą. Buvo patvirtinta automobilių stovėjimo schema, kuria pigesniu tarifu buvo skatinama automobilius palikti senamiesčio priegose, o pigių zonų neliko labiausiai apkrautose senamiesčio gatvėse. Šios priemonės davė rezultatus. Pigiausių zonų vartotojų skaičius išaugo beveik 4 kartus.

Nežiūrint į išaugusį pigesnės zonos stovėjimo vietų skaičių, rinkliavos surinkimas per įstaigos administruojamas rinkliavos rinkimo priemonės augo: SMS buvo surinkta – 464,0 tūkst. Lt. (28 proc. daugiau nei 2013 m.), automobilių stovėjimo bilietų automatuose – 2 573,0 tūkst. Lt (13 proc. daugiau nei 2013 m.), už automobilių stovėjimo abonementus, kurie pildomi naudojant Klaipėdos miesto transporto e.bilieto kortelę, surinkta 321,6 tūkst. Lt. (2 proc. daugiau nei 2013 m.), ir naujos rūšies „užmaršumo rinkliavos“ buvo surinkta 443,5 tūkst. Lt. (17 proc. daugiau nei 2013 m.). Per 2014 m. buvo užfiksuota 6 proc. daugiau - 9,3 (2013 m - 8,8) tūkst., įtariama, rinkliavos už automobilių stovėjimą nesumokėjusių asmenų. Kontroliuodami rinkliavos už automobilių stovėjimą sumokėjimą įstaigos kontrolieriai nustatė per 1500 (5 kartus daugiau nei 2013 metais!), įtariama, Kelių eismo taisyklių pažeidimo atvejų.

2014 metais rinkliavos surinkimo kontrolės efektyvumą ir toliau mažino nemoderni lengvatinių automobilių statymo leidimų išdavimo sistema. 2014 metais nustatyti 562 netinkamų leidimų naudojimo (nukritę ar ne su visais matomais rekvizitais) atvejai. Nors mažėjo iki 5 (2013 metais - 50), tačiau vis dar išliko padirbtų gyventojų leidimų naudojimo atvejų.

Tendencijos, kai rinkliavos surinkimas taip sparčiai auga, brangiausio surinkimo SMS-ais (sumokama ne tik rinkliava, bet ir įvairūs mokesčiai mobiliesiems operatoriams) augimas 28 proc. daugiausiai, o pigiausio - už automobilių stovėjimo abonementus (įvairios nuolaidos už ilgesnį stovėjimo laiką, už naudojimą kartu su viešuoju transportu) – 2 proc., mažiausias; 17 proc. išaugusi už visą dieną sumokėjusiųjų skaičius ir 5,9 karto išaugęs kelių eismo taisyklių pažeidimo skaičius rodo, kad dabar galiojantys rinkliavos tarifai ir lengvatos vis mažiau atlieka „automobilių stūmimo“ iš centrinės miesto dalies, kur jie yra mažiausiai pageidaujami, funkciją. Automobilių vairuotojai prie sistemos prisitaikė ir dažniau renkasi mokėti rinkliavą, o ne rinktis miestui susisiekimo prasme priimtinesnį kelionės būdą (pėsčiom, dviračiu, viešuoju transportu ar automobiliu keliese).

ĮSTAIGOS PASLAUGŲ VERTINIMAI

Įstaiga daug dėmesio skiria vykdomų veiklų grįžtamajam ryšiui su vartotojais. Savo pasiūlymus, pageidavimus ir priekaištus vartotojai gali pateikti tiek nemokama 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 1618 (2013 – 1439) arba 12 proc. daugiau įvairių žodinių kreipimųsi ir/ar raštų. 2014 metais klientai daugiau rinkosi asmeninį bendravimą telefonu. Skambučių telefono linija 8-800 12344 išaugo beveik 28 proc. iki - 1114 (2013 m. - 871). Tuo tarpu raštu gautų atsiliepimų skaičius 14 proc. mažėjo – 498 atsiliepimai (2013m - 568).

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

2014 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 - praėjusiais metais pirmą kartą - elektromobiliu.

2014 metų lenktynės parodė, kad tam, kad būtų gauta objektyvi informacija apie lenktynėse dalyvavusių transporto rūšių infrastruktūros būklę, būtina užtikrinti griežtą taisyklių laikymosi kontrolę. Kadangi dviratininkas beveik visą lenkynių trasą važiavo ne dviračių taku, o gatve, kuriuo turėjo važiuoti automobilis ir/ar autobusas, tai jo rezultato šiais metais apsispręsta apskritai nevertinti, nes informacija apie dviračių infrastruktūros pokyčius, didinančius šios transporto priemonės patrauklumą, būtų neteisinga. Lengvojo automobilio vairuotojas tai pat pripažino mažiausiai porą kartų lenkynių trasoje viršijęs greitį, todėl informacija irgi ne visai patikima.

Nežiūrint visų organizacinių nesklandumų autobusas išlaikė pernai iškovotą pirmą vietą ir važiavimo rezultata dar labiau pagerino. Pirmą kartą lenktynėse sudalyvavęs elektromobilis, atsilikęs nuo autobuso 2 min, užėmė antrą vietą, o nuo elektromobilio atsilikęs 8 min paprastas automobilis – trečią; tai rodo jog prioritetų ekologinėms transporto priemonėms sistema Klaipėdos mieste yra neblogai išplėtota.

	2009		2010		2012		2013		2014	
	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
Automobilis	1	25	1	15	1	25	3	28	4	28
Dviratis	3	27	3	30	2	22	2	22	3	
Bėgikas	4	34	4	31	4	31	4	32	5	47
elektromobilis									2	20

2010 metų rezultatas buvo pasiektas ne piko metu

Nuo 2012 m. VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ dalyvavo tarptautiniame „INVOLVE“ projekte, kurį finansuoja ES Interreg IVC programa. Projekto partneriai: Didžiosios Britanijos, Graikijos, Italijos, Vokietijos, Olandijos, Lenkijos, Ispanijos, Čekijos miestų savivaldybės bei viešojo transporto įmonės.

Pagrindinis projekto tikslas – bendradarbiavimo skatinimas tarp viešojo ir privataus sektorių, siekiant spręsti susisiekimo problemas verslo ir pramonės zonose, kituose traukos centruose. Šito tikslo buvo siekiama dalinantis patirtimi ir gerosios praktikos pavyzdžiais.

Pagal numatytus projekto tikslus kiekvienas projekto partneris be savo darbuotojų į projekto veiklas (darbinius seminarus, stažuotes) turėjo įtraukti ir kitų organizacijų specialistus – regioninių ir vietos savivaldos institucijų, kitų įmonių darbuotojus.

2014 metais įstaiga dalyvavo projekto „BAYINTRAP“ veiklose. Projekte siekta sukurti galimybes aktyviam jaunų piliečių įsitraukimui į darnios urbanistinio transporto politikos vystymą. Projekto partneriai: Ščečineko (*Szczecinek, PL*) kultūros skatinimo agentūra (SAPIK), ATI erc - Technologijų perdavimo ir inovacijų, pasitelkiant švietimą, tyrimus ir kooperacijos skatinimą, agentūra – Greifswald, Vokietija; VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ – Klaipėda, Lietuva. Pagrindinis projekto renginys – jaunimo vasaros stovyklos, kuriose 15-20 metų jaunuoliai turėjo

galimybę savo akimis pamatyti trijų skirtingų miestų transporto sistemas, jų privalumus ir trūkumus, ir išanalizavus visą situaciją pateikti savo pastebėjimus, pasiūlymus institucijoms, kurios formuoja šių transporto sistemų politiką. Į kai kurias jaunuolių pastabas buvo atsižvelgta ir miestų institucijos pritarė jaunuolių idėjų įgyvendinimui ateityje.

Abu projektai baigėsi 2014 metais.

PROBLEMOS IR GRĖSMĖS

Didžiausia ir sisteminė praėjusiais metais keleivių vežime išryškėjusi problema, kad moksleivių ir studentų rinkos keleivių vežimo segmente buvo pasiektas prisotinimo lygmuo. Neigiamos demografinės miesto tendencijos sąlygojo, kad šio nuo pat įstaigos įkūrimo (2003 metais) augusio rinkos segmento dalis 2014 metais pradėjo mažėti. Praėjusiais metais šio segmento mažėjimo tendenciją kompensavo augęs dirbančių bei vyresnio amžiaus keleivių skaičius. Tačiau objektyviai vertinant Klaipėdos miesto kelionių struktūrą ir vertinant neigiamas demografinės tendencijas akivaizdu, kad tik gerinant viešojo transporto paslaugą, daugiau viešojo transporto keleivių skaičiui augti nebėra iš ko. Nesiėmus aktyvesnio, ypatingai dirbančiųjų/gyvenančiųjų centrinėje miesto dalyje, skatinimo naudotis viešuoju transportu, besinaudojančiųjų viešuoju transportu keleivių skaičius artimiausiais metais pradės mažėti. Tuo labiau, kad ir rinkliavos už automobilių stovėjimą sumokėjimo tendencijos rodo, kad automobilių vairuotojai vis dažniau renkasi priemonę mokėti rinkliavą, 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. plėtros, koordinuoto šviesoforų valdymo su prioritetu viešajam transportui įdiegimo, keleivių persėdimą iš asmeninių automobilių į viešąjį transportą skatinančios infrastruktūros kūrimo. Didesni individualaus transporto stovėjimo centrinėje miesto dalyje mokesčiai padidintų viešojo transporto patrauklumą ir, atitinkamai, pajamas bei mažintų savikainos augimą. Keleivių vežimo savikaina didės dėl augančio darbo užmokesčio, išlaidų Klientų aptarnavimo centrų įrengimui. Šitie sprendimai tampa dar aktualesni esant mažoms kuro kainoms, kurios gali skatinti mūsų keleivius kelionei rinktis ne autobusą, o asmeninį automobilį.

Tobulintinas ir bendradarbiavimas su kitomis kontroliuojančiomis institucijomis. Praėjusiais metais bendradarbiavimas su kitomis kontroliuojančiomis institucijomis, ypatingai policija, leido nustatyti daugiau sunkesnių, tame tarpe nelegalaus paslaugų teikimo, atvejų. Todėl orientuojantis į sunkiausių prasižengimų užkardymą jį reikia ir toliau plėtoti.

BENDRADARBIAVIMAS SU SAVIVALDYBĖS ADMINISTRACIJA

2014 m. pagaliau buvo išspręstas kompensavimo už lengvatinį keleivių vežimą klausimas – Klaipėdos miesto savivaldybė visas skolas grąžino. Tačiau problemų kilo dėl vietinės rinkliavos už automobilių stovėjimą organizavimo finansavimo. Siekiant persikirstyti automobilių srautus, uždarius remontui Pilies tiltą, Klaipėdos miesto savivaldybė sumažino rinkliavos už automobilių stovėjimą mokestį aikštelėse senamiesčio prieigose. Dėl to 2014 m. rinkliavos buvo planuojama surinkti mažiau nei 2013 metais. Įvertinus tai, kad VŠĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ moka kitiems rinkliavos surinkimo paslaugos teikėjams (mobiliems operatoriams, inkasatoriams) atitinkamą procentą nuo surinktų pajamų, įstaiga atitinkamai suplanavo ir savo sąnaudas. Tačiau realybė pasirodė visai kitokia – nežiūrint sumažėjusio rinkliavos dydžio rinkliavos surinkimas 2014 m. ne mažėjo, o augo. Todėl neplanuotai daugiau reikėjo mokėti paslaugos teikėjams. Nepaisant to, kad įstaiga, dar vasarą įvertinusi naujas rinkliavos surinkimo tendencijas, kreipėsi į Klaipėdos miesto savivaldybę dėl kuo skubesnio vietinės rinkliavos už automobilių

stovėjimą organizavimo įkainio padidinimo, jis buvo padidintas tik nuo 2015.01.01; dėl to įstaiga iš šios veiklos 2014 metais patyrė 5 798 Lt. nuostolį.

ELEKTRONINIS BILJETAS

Elektroninio bilieto situacija per metus iš esmės nepasikeitė: Klaipėdos miesto savivaldybės administracija kartu su įstaiga toliau bylinėjosi su rangovais dėl netinkamo dalies įrangos veikimo. Neišsisprendė ir savavališkai Vilniaus miesto pakeistos kortelės struktūros problemos. Vilniaus savivaldybės inicijuotas suderinamumo atstatymas kol kas neįvyko, taigi nei Vilniaus kortelė Klaipėdoje, nei Klaipėdos kortelė Vilniuje, o taip pat ir Vilniaus kortelės pavyzdžiu išleistas naujasis studento pažymėjimas Klaipėdoje neveikia. Metų pabaigoje įstaiga užsakė studiją dėl galimų esamos e.bilieto sistemos modernizavimo, pritaikant naujiems poreikiams ir iššūkiams, variantų. Efektyviausia būtų į pertvarkomą e.bilieto sistemą integruoti ir dabartiniu metu archaišką lengvatinių gyventojų automobilių statymo leidimų išdavimą. Didžioji dalis su leidimo išdavimu susijusių dabartiniu metu rankiniu būdu atliekamų darbų turėtų tapti savitarna elektroninėje erdvėje, o pats dabartinis nuolat nukrintantis ar bandomas suklastoti popierinis leidimas – įrašu e-duomenų bazėje.

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. 2014 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
