

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2012 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“ administracija 2009-10-28 gavo panaudai patalpas, esančias S. Daukanto g. 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 –217 713 Lt, iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga –80 286 Lt, ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, prietaisai ir įrenginiai (kompiuterinė technika) – 137 427Lt.

Išlaidos per finansinius metus –36 994 645 Lt, iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui - 1 183 685Lt. Viešosios įstaigos sąnaudų valdymo išlaidoms - 817 450Lt.

| Darbuotojų skaičius | | | |
|---|---------------------------------|---|---|
| Administracijos darbuotojai | Specialistai | Ūkinis techninis personalas | Pastabos |
| 8 | 24 | - | VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ valdybos sprendimu |
| Naudojamos patalpos | | | |
| Patalpos | Plotas | Pastabos | |
| S. Daukanto g. 15 | 231,28 kv.m (nuo 2009-10-28) | Patalpos gautos panaudai, savininkas – Klaipėdos miesto savivaldybės administracija | |
| Biudžetas | | | |
| Skirtos ir panaudotos lėšos | | 2011 m. | 2012 m. |
| Valstybės | | - | - |
| Savivaldybės: | | | |
| Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatoms, vežimą | | 12 384 010Lt | 12 966 305 Lt |
| Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė | | 184 145Lt | 154 435Lt |
| Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas | | 1 284 520Lt | 1 171 008 Lt |
| Gautos lėšos: už mokamas paslaugas | | 20 749 146Lt | 22 409 651 Lt |
| Už patalpų nuomą | | - | |
| Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.) | | 8 107 Lt | 12 473 Lt |
| Iš viso: | | 34 609 928 Lt | 36 713 872Lt |

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2012 metais – 785 309 Lt nuostolis.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui sudarė –70 649Lt, 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.

2012 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2012 metais įstaiga ir toliau vykdė šiuos jai pavestus Klaipėdos miesto strateginio veiklos plano uždavinius:

2.1.3.3. Plėtoti miesto visuomeninio transporto maršrutinį tinklą su stotelių ir galinių punktų įrengimu naujai užstatomose teritorijose, jį optimizuoti reguliarių (ne rečiau kaip treji metai) keleivių srautų tyrimų pagrindu.

2.1.3.4. Rekonstruojant gatves sudaryti prioritetines eismo sąlygas viešajam transportui, išskiriant specialias eismo juostas.

2.1.3.6. Ieškoti galimybių didinti biodegalų ir gamtinių dujų naudojimą viešojo transporto priemonėms.

2.1.3.8. Diegti priemones, nukreiptas į keleivių aptarnavimo kokybės gerinimą miesto viešajame transporte.

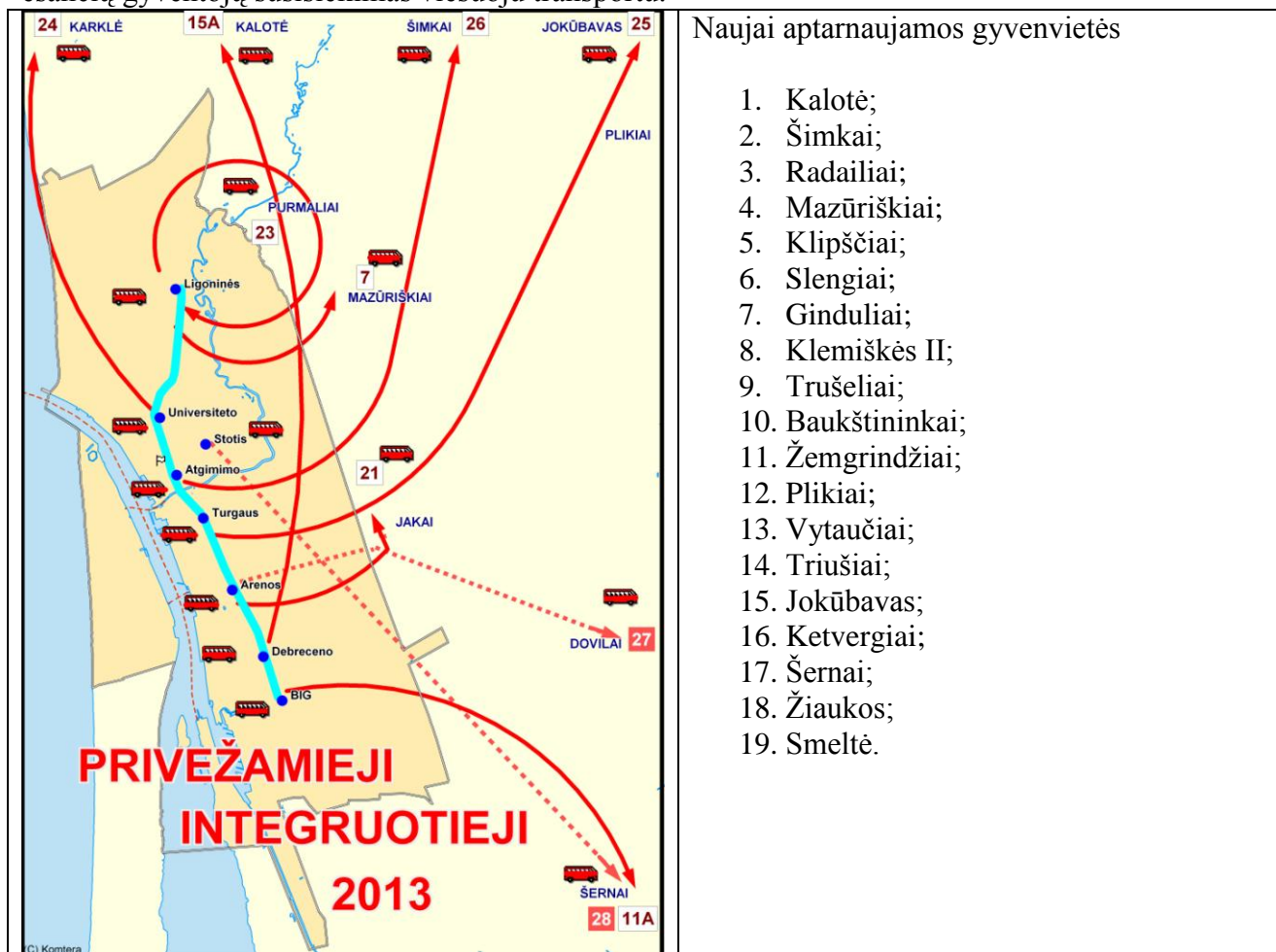
2.1.3.9. Integruoti reguliaraus viešojo transporto (autobusų, maršrutinių taksi ir kitų rūšių) maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas.

2.1.2.13. Riboti transporto eismą centrinėje miesto dalyje, įvesti mokestį už automobilių laikymą tam skirtose aikštelėse.

BENDROS VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMOS VALDYMAS

2012 metais pagrindiniai viešojo transporto parametrai sparčiai gerėjo – keleivių skaičius augo, maršrutų ir tvarkaraščių tinklas tapo geriausiu nuo įstaigos įskūrimo laikotarpio, paslaugos kokybė taip pat gerėjo. 2012 metais buvo tęsiami - o maršrutinių taksi integracijos į bendrą viešojo transporto sistemą atveju ir pradėti - ilgai diskutuoti sisteminiai viešojo transporto pokyčiai.

2012 metais po keletą metų vykusių diskusijų ir derybų su vežėjais pagaliau pavyko pradėti maršrutinių taksi integraciją į bendrą viešojo transporto sistemą. 2012-09-03 buvo atidaryti 8 nauji mažos talpos transporto priemonėmis (buvę maršrutiniai taksi) aptarnaujami viešojo transporto maršrutai. 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 36 maršrutų, bendras maršrutų ilgis išaugo iki 758 km (2011 metais buvo 544,3 km), didžiausias atstumas nuo gyvenamųjų kvartalų iki artimiausio viešojo transporto maršruto (Žaliajame slėnyje ir Tauralaukyje buvo 3,6 ir 2 km.) Klaipėdos mieste sutrumpėjo iki 1.3 km, – pagerėjo ir prie Klaipėdos miesto bei rajono ribų, rajono teritorijoje esančių gyventojų susisiekimas viešuoju transportu.



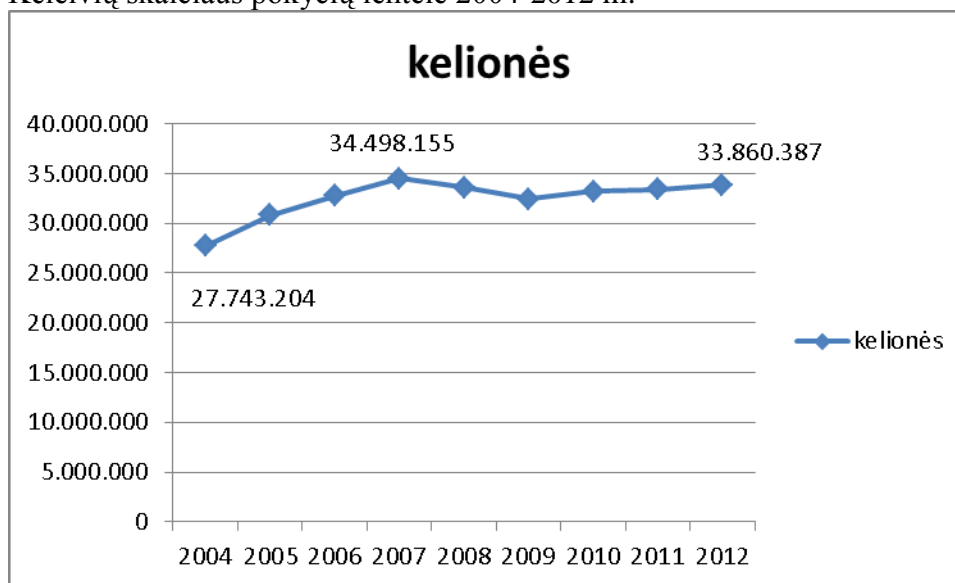
Visose į bendrą sistemą įtrauktose transporto priemonėse sumontuota elektroninio bilieto įranga – visų jų judėjimą realiu laiku galima stebėti internetu, visuose juose už važiavimą galima atsiskaityti elektroniniu bilietu. Atsiskaitymui elektroniniu bilietu priemiesčio maršrutuose kartu su

Klaipėdos miesto, rajono ir Kretingos rajono savivaldybėmis buvo sukurti specialūs zoniškai terminuotų elektroninių bilietų tarifai. Šią Lietuvoje kol kas unikalią zonių elektroninių terminuotų bilietų sudarymo ir finansavimo sistemą bus galima naudoti tolimesnio priemiesčio maršrutų įtraukimui į bendrą viešojo transporto sistemą.

Nepaisant visų šių pertvarkų, gerinančių bendrą Klaipėdos miesto viešojo transporto sistemą ir skatinančių naudotis elektroninio bilieto privalumais, - tiek elektroninio bilieto dalies, tiek keleivių skaičiaus augimas nebuvo spartus:

| | 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 |

Keleivių skaičiaus pokyčių lentelė 2004-2012 m:



Elektroninio bilieto spartesnę plėtrą riboja elektroninių kartinių bilietų įsigijimo skaičiaus ribojimai, o keleivių skaičiaus nedidelį augimą - Klaipėdos miesto gyventojų mažėjimas. Tai tik dar kartą įrodo, kad nebesant plėtos galimybių mieste, įstaigos vykdoma bendros viešojo transporto sistemos plėtra į priemiesčius, kuriems Klaipėda yra didesnis traukos objektas nei Gargždai ar Kretinga, - yra teisingai pasirinktas strateginis įstaigos tikslas. 2013 m. į viešojo transporto sistemą planuojama įtraukti viešojo transporto kryptį per Jakus, Dovilus į sodų bendriją „Aisė“ taip pat Slengius bei tobulinti susisiekimą su sodų bendrija „Šernai“.

2012 m gerėjo ir kiekybiniai viešojo transporto parametrai:

1) gerėjo neįvykdytų maršrutų skaičius rodiklis, lyginant su 2011 metais.

| 2011 m. | 2012 m. |
|---------|---------|
| 0,63 % | 0,52 % |

2) naujesnėmis transporto priemonėmis buvo pakeista 10 proc. transporto priemonių. Visi pakeisti autobusai - patogūs įlipi žemagrindžiai. Tačiau vidutinis autobusų amžius, nors ir metais pajaunėjo, išlieka labai prastas, apie 17 metų (70 proc. transporto priemonių yra 15-20 metų senumo). Šiuo aspektu Klaipėdos miestas nuo kitų didžiųjų Lietuvos miestų ženkliai atsilieka.

3) gerėjo kovos su be bilietų važiuojančiais keleiviais rezultatai. Komfortiškiausiai jie jautėsi 2004-aisiais. Tokių keleivių tuomet nustatyta per 20 tūkstančių. Persilaužimas šioje srityje prasidėjo 2009-aisiais. Tų metų viduryje įvedus įlipimo tik per priekines duris tvarką, vėliau, padidėjus baudoms už važiavimą be bilieto, tokių keleivių skaičius ėmė sparčiai mažėti.

| | | |
|--------------------------------|------|------|
| | 2011 | 2012 |
| Pagautų "zuikių" sk. per metus | 4772 | 4079 |

Pagautų "zuikių" sk. per metus sumažėjo 14,5 %.

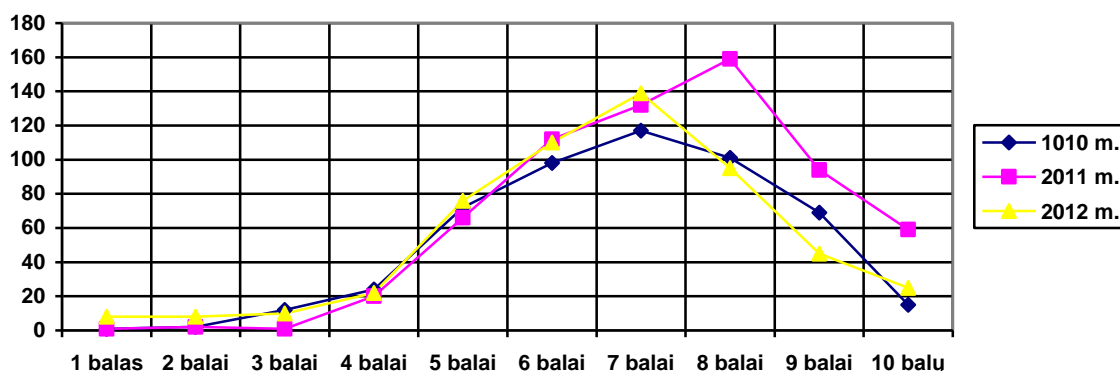
2012 m. sparčiai augo ir ekologiškesnio kuro (suspaustų gamtinių dujų) naudojimas Klaipėdos miesto viešajame transporte. Per 2011 m. suspaustomis gamtinėmis dujomis atlikta rida miesto maršrutais nesiekė 0,5 proc. 2012 m. jau siekė 4,86 proc. (9 transporto priemonės per metus sunaudojo 348 955,91 m³ dujų.) Dar didesnio ekologiškesnio kuro augimo procento tikimės 2013 m. antroje pusėje, kai į Klaipėdos miestą išvažiuos dar 12 gamtinių dujų varomų transporto priemonių.

2012m. įstaiga stengėsi maksimaliai išnaudoti elektroninių bilietų sistemos duomenų bazę. Pasitelkusi į pagalbą taip pat ir ilgamečius partnerius (Klaipėdos valstybinės kolegijos studentus), kurie aktyviai vykdė srautų tyrimus, buvo pradėta radikali maršrutų ir tvarkaraščių pertvarka – buvo koreguojami neperspektyvūs maršrutai ir tvarkaraščiai, mažos talpos autobusai keitė didelės talpos transporto priemones. 2012 m. pabaigoje dirbo jau 21 M2 klasės (mažų autobusėlių). Jų rida 2012 m. sudarė 6 proc. Tuo tarpu didžiųjų autobusų rida (M3 klasės) mažėjo 1,5 proc.

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. 3 metų tyrimų analizė parodė, jog Klaipėdos miesto gyventojų nuomonė kinta:

- 2010 m. 36 % Klaipėdos miesto gyventojų teigė, jog juos dažniau paskatintų keliauti Klaipėdos miesto visuomeniniu transportu keleivių spūsties visuomeniniame transporte problemos sprendimas – **atsakas: 2011 metais problemos buvo sprendžiamos didinant ridą (+2 proc.);**
- 2011 m. 34 % respondentų teigė, kad keliautų dažniau visuomeniniu transportu jeigu būtų geresnė jo būklė – **atsakas: 2011-2012 metais vežėjai, aptarnaujantys maršrutus, atnaujino transporto priemones (15 proc.);**
- 2012 m. 34 % respondentų teigė, kad juos paskatintų keliauti sudaryti maršrutai, kurie patenkintų kelionės tikslo poreikius (kursuotų netoli respondentų gyvenamosios vietos, kursuotų iki respondentų kelionės tikslo) – **atsakas: 2011-2012 metais integruojant dalį maršrutinių taksi buvo sukurti 12 naujų viešojo transporto maršrutų, kurie iš esmės pagerino susisiekimą su/tarp problematiškiausių miesto rajonų.**

Tuo pačiu tenka pastebėti, kad 2012 metų viešojo transporto pertvarka (maršrutinių taksi maršrutų integracija į bendrą viešojo transporto sistemą, keleto didžiųjų autobusų maršrutų trasų ir tvarkaraščių keitimas bei autobusų talpų mažiau apkrautuose maršrutuose mažinimas), kuri privertė dalį keleivių keisti savo judėjimo įpročius, sulaukė nevienareikšmio visuomenės įvertinimo ir aršaus kai kurių maršrutinių taksi vežėjų nepasitenkinimo. Dėl to 8-iais, 9-iais ir 10-čia balų įvertinusių miesto viešąjį transportą respondentų 2012 metais sumažėjo, lyginant su 2011 metais. Tačiau didžioji dalis keleivių suprato ilgalaikę pertvarkos naudą ir netgi rašydamai trumpalaikius „karčius pertvarkos vaisius“ pakankamai gerai vertino miesto viešąjį transportą. 2012m. paslaugos įvertinimas yra geresnis nei buvo 2010 metais.



Pažymėtina, jog keleivių skaičiaus augimas rodo, kad reforma ekonomine prasme pasiteisino: gyventojai jau 2012 metų pabaigoje atrado naujus maršrutus. Keleivių, besinaudojančių el. bilietais, skaičius integruotuose maršrutuose augo 40 proc. (lyginant 2012 metų rugsėjį su gruodžiu).

Nadojantis mažesnės talpos transporto priemonėmis bei pigiau ridą parduodančių vežėjų paslaugomis pavyko kai kuriais atvejais sumažinti arba pristabdyti keleivių vežimo savikainos augimą. Tačiau nežiūrinti visų išvardintų per 2012 m. realizuotų viešojo transporto patobulinimų, kurie lėmė kelionių skaičiaus augimą, iš esmės dėl per 2012 m. augusių kuro kainų, infliacijos ir **maršrutinių taksi maršrutų integracijos** sąnaudos išaugo apie 2 mln. Lt, įstaiga keleivių vežimo Klaipėdos mieste veiklai 2012 m. finansuoti pritrūko 785 tūkst. Lt (2011 metais - 914 tūkst. Lt). Kadangi šios išlaidos augo dėl nuo įstaigos ar vežėjų veiksmų nepriklausomų priežasčių (įstaigos valdymo sąnaudos 2012 m. netgi beveik 20 tūkst. Lt sumažėjo), jos bus padengtos iš Klaipėdos miesto savivaldybės biudžeto.

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2012 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 reisų vežėjų kontrolę. Patikrinimų skaičius išliko panašus kaip ir ankstesniais metais, tačiau 2011 m. atrodęs išpūdingas nustatytų pažeidimų skaičius buvo daugiau nei 4,5 karto mažesnis nei 2012 m. Išpūdingiausias jis 2011 m. pabaigoje liberalizuotame (ši veikla nebelicencijuojama) lengvųjų automobilių taksi sektoriuje – daugiau nei 7 kartai.

Apibendrinant maršrutinių taksi pažeidimų pobūdį galima teigti, jog 2012 m. jų užfiksuota 2,5 karto daugiau 124 (2011 m. – 51) ir galima išvelgti labai aiškia takoskyrą tarp pažeidimų iki integracijos į bendrą viešojo transporto sistemą ir po. Iki integracijos buvo padaryta 4/5 visų pažeidimų, kas reiškia, kad po integracijos jų ženkliai sumažėjo. Tokių pažeidimų kaip rūkymas transporto priemonėse sumažėjo 8, o bilietų nedavimo atvejų – 5 kartus. Todėl galime teigti, kad po pertvarkos situacija maršrutinių taksi sektoriuje ženkliai pagerėjo. Didžiausia 2012 metų problema buvo tvarkaraščių nesilaikymas: šie pažeidimai sudarė beveik 30 proc. visų pažeidimų.

Lengviesiems automobiliams taksi 2012 m. buvo surašyti 326 administracinių teisės pažeidimų protokolai (2011 m. – 45). Vyravo privalomų dokumentų darbo metu nepateikimo (162) bei rūkymo transporto priemonės salone (109) pažeidimai. Tačiau įvertinus tai, kad kai kurie vairuotojai rūkydami transporto priemonės salone sugebėjo pakliūti ir po 6 kartus per metus, manome, reiktų griežtinti pateikimo į šią rinką tvarką ir nustatyti aukštesnius kokybinius

reikalavimus šia veikla užsiimantiems subjektams bei griežčiau šalinti pažeidėjus iš rinkos. To nepadarius kokybiniai parametrai šiame sektoriuje tik blogės. Iš visų 2012 surašytų ATP protokolų lengviesiems automobiliams taksai 29 % surašyti už pakartotinius pažeidimus. Apie 2 % fiksuojamų pažeidimų nepavyksta išnagrinėti dėl administracinės atsakomybės traukiamų asmenų siekimo išvengti administracinės atsakomybės, nurodant netikslus gyvenamosios vietos adresus.

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2012 m. įstaiga pagal sutartį su Klaipėdos miesto savivaldybės administracija vykdė rinkliavos už automobilių stovėjimą sumokėjimo kontrolę. Per 2012 m. buvo užfiksuota 16,4 (2011 m. -13,4 tūkst.), įtariama, rinkliavos už automobilių stovėjimą nesumokėjusių transporto priemonių savininkų.

2012m. fiksuotas įtariamų pažeidėjų skaičius, daugeliu atveju nepiktybinių, akivaizdžiai per didelis administruoti, todėl malonu, kad Klaipėdos miesto savivaldybės Taryba pritarė įstaigos siūlymams, kaip administracinės teisės pažeidėjų skaičių mažinti, nemažinant rinkliavos surinkimo, nuo 2013.01.01. Pirmų 3-jų rinkliavos kontrolės 2013 metais mėnesių skaičiai rodo, kad įgyvendinus šias priemones pažeidėjų sumažėjo daugiau nei per pusę.

2012 m. rinkliava per įstaigos prižiūrimas mokėjimo priemones taip pat buvo renkama geriau: SMS buvo surinkta 203,8 tūkst. Lt (66 proc. daugiau nei 2011 m.), automobilių stovėjimo bilietų automatuose – 1708 tūkst. Lt (18 proc. daugiau nei 2011 m.), už automobilių stovėjimo abonentus, kurie pildomi naudojant Klaipėdos miesto transporto e-bilieto kortelę, surinkta 212,2 tūkst. Lt. (32 proc. daugiau nei 2011 m.)

| | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|-------------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| parkomatai-miestas | 813.137 | 1.061.489 | 1.292.261 | 1.498.757 |
| parkomatai-žalioji zona | 175.346 | 218.267 | 206.087 | 209.721 |
| SMS | 43.137 | 70.653 | 122.551 | 203.870 |
| abonentas (geltonojoje) | 0 | 88.700 | 126.700 | 181.200 |
| abonentas (raudonoje) | 0 | 41.000 | 25.600 | 31.000 |

Keturių metų rinkliavos rinkimo tendencijos rodo, kad pavyko pasiekti rinkliavos įvedimui keliamų tikslų, kad automobilių perteklius pasitrauktų iš daugiausiai jais perkrautos senamiesčio dalies (raudonoji zona) gatvių į mažiau perkrautą geltonąją ar iš viso nemokamas zonas. Priminisime, jog prieš įvedant rinkliavą 400 automobilių stovėjimo raudonojoje zonoje vietų apmokestinose gatvėse ir aikštelėse piko metu stovėdavo iki 900 automobilių. Tiesa, šios problemos sprendimas sukėlė kitą problemą – automobiliai buvo tikraja ta žodžio prasme sugrūsti į nemokamas automobilių stovėjimo vietas, dažniausiai kiemuose, taip sukeldami vietos gyventojų nepasitenkinimą. Tačiau ši problema išspręstą Klaipėdos miesto savivaldybės Tarybai apmokestinus likusias nemokamas automobilių stovėjimo vietas ir sukūrus ilgalaikių automobilių laikymo vietų sistemą.

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 yra užfiksuojama, išanalizuojama ir į ją yra atsižvelgiama priimant tolimesnius sprendimus.

Apibendrinant 2012 m. vertinimų rezultatus galime konstatuoti, kad kad vartotojai jau aiškiai identifikuoja įstaigos vykdomas veiklas ir vis aktyviau dalyvauja siūlydami kaip jas tobulinti.

Praėjusiais metais sulaukėme daug aktyvesnio bendravimo su savo klientais dėl įstaigos teikiamų paslaugų vertinimo. Nemokama telefono linija 8-800 12344 praėjusiais metais sulaukėme daugiau nei dvigubai 475 (2011 m. - 215) skambučių. Internetinėje svetainėje esančioje svečių knygoje sulaukėme daugiau nei trečdaliu didesnės reakcijos – 547 atsiliepimų (2011m - 348). Kas labai malonu, - nors ir vykdėme nepopuliarias reformas, santykinė nusiskundimų internetinėje svetainėje dalis mažėjo 48 proc. (2011 m. – 56 proc.), o klausimų ir pageidavimų bei pagyrimų dalis atitinkamai išaugo.

Kaip ir ankstesniais metais vyravo bendros viešojo transporto sistemos valdymo vertintojai, kurių išreikštos pozicijos sudarė daugiau kaip 97 proc. visų vertinimų.

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

2012 m. rugsėjo mėn. įstaiga tradiciškai buvo kol kas nelabai didelio miestiečių susidomėjimo sulaukiančios tarptautinės akcijos “Diena be automobilio“ rėmėja ir viena iš organizatorių.

Nuo 2012 m. VšĮ “Klaipėdos keleivinis transportas“ dalyvauja tarptautiniam “INVOLVE” projekte, kurį finansuoja ES Interreg IVC programa. Projekto partneriai: Dž. 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 siekiama dalinantis patirtimi ir geros praktikos pavyzdžiais.

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

PROBLEAMOS

Didžiausios problemos susijusios su galimu nepakankamu finansavimu iš savivaldybės biudžeto 2013m. Pagal patvirtintą Klaipėdos miesto biudžetą kompensacijoms už lengvatinių keleivių vežimą pritrūks per 2 mln. Lt, įstaigos nuostoliams dėl bendros viešojo transporto sistemos funkcionavimo 2012 m kompensuoti - 325 tūkst. Lt.

Niekaip galutinai neišsprendžia elektroninio biliето problemos. Klaipėdos miesto savivaldybės administracija kartu su įstaiga bylinėjasi su rangovais dėl netinkamo įrangos veikimo. Tačiau lėtai vykstantis teismo procesas ir ne iki galo išspręsti techniniai klausimai neleidžia maksimaliai išnaudoti įrangos teikiamų privalumų ir - kas labai nemalonu - sukelia jos sutrikimus. Prie praeitais metais prisidėjusių problemų: nesilaikant trijų miestų - Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos - susitarimo pakeista Vlniaus elektroninio biliето kortelės struktūra. Ir nors Vilniaus savivaldybė inicijavo suderinamumo atstatymą, kol kas nei Vilniaus kortelė Klaipėdoje, nei Klaipėdos kortelė Vilniuje, o taip pat ir Vilniaus kortelės pavyzdžiu išleistas naujasis studento pažymėjimas Klaipėdoje neveikia.

Problemų kyla ir dėl dabartinėse įstaigos patalpose (Daukanto g. 15) esančių kaimynų. Dabartinė pastato padalinimo specifika lemia, kad svarbių įstaigai techninių mazgų vieta yra ne įstaigos valdomoje dalyje, ir sutrikus jų veikimui yra sudėtinga net ir budintiems įtaigos darbuotojams labai operatyviai sureaguoti ir gedimą, galinti sutrikdyti tame tarpe ir elektroninio biliето įrangos veikimą, pašalinti. Be to, plečiantis įstaigos veikloms ir išaugus darbuotojų skaičiui,

kai kurios įstaigoje vienam darbuotojui skirtos darbo vietos aptarnauja po 2 ar po 3 darbuotojus. Dėl to įstaigos užimamas patalpas reikėtų skubiai plėsti, ką yra konstatavusios keletas įstaigos darbo vietas vertinusių organizacijų.

Daugiau dėmesio reikėtų skirti Klaipėdos regiono savivaldybių, ypač Kretingos ir Palangos, taip pat ir Klaipėdos rajono, įtraukimo kuriant vieningą viešojo transporto sistemą. Klaipėdos mieste dirbančių žmonių judrumas seniai yra peraugęs Klaipėdos miesto teritorines ribas. Nereikalingas konkuravimas tarp savivaldybių viešojo transporto sistemų ir vežėjų bei koordinacijos trūkumas neleidžia suformuoti patogios keleiviams viešojo transporto Klaipėdos regione sistemos ir bereiklingai apkrauna tiek Klaipėdos miesto gatves, tiek įvažiavimo į Klaipėdą kelius, taip mažindamas bendras viešojo transporto sistemos pajamas ir konkurencingumą.

Pagrindinė viešojo transporto problema dabartiniu metu yra dar nepakankamai išnaudojamos viešojo transporto greičio galimybės. Tą greitį – o tuo pačiu ir paslaugos patrauklumą – galima padidinti politiniais sprendimais ir santykinai kukliomis lėšomis. Tam reikia:

- specialių viešojo transporto juostų, ypač pagrindinėje viešojo transporto magistralėje Taikos pr. bei Herkaus Manto g. plėtros;
- koordinuoto šviesoforų valdymo su prioritetu viešajam transportui, ypač Taikos pr. atkarpoje nuo Baltijos pr. iki Kauno g. įdiegimo; dabar čia viešojo transporto priemonės nepasisėkus prastovi iki 10 proc. savo maršruto važiavimo laiko;
- griežtesnio individualaus transporto ribojimo ypač centrinėje miesto dalyje politikos.

Tai ne tik padidintų viešojo transporto patrauklumą ir, atitinkamai, pajamas bei mažintų savikainą, bet ir sumažintų transporto taršą (sudarantią 70 proc. bendros miesto taršos), kamščius bei pagerintų visų klaipėdiečių gyvenimo kokybę.

VADOVO INDĖLIS TOBULINANT ĮSTAIGOS ADMINISTRAVIMĄ

Toliau buvo tobulinama įstaigos struktūra. Daugiausiai dėmesio buvo skirima elektroninio bilieto įrangos veikimo sklandžiam užtikrinimui. 2012 m. įstaigoje pradėtas 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;
- 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
