

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2013 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. 2013-11-05 panaudos sutartimi gauta 45,18 kv.m. patalpų adresu S. Daukanto 15, 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 –234 403Lt, iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga –56 406 Lt, ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, prietaisai ir įrenginiai (kompiuterinė technika) – 177 997 Lt.

Išlaidos per finansinius metus –39 651 358 Lt, iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui - 1 389 788 Lt. Viešosios įstaigos sąnaudos valdymo išlaidoms - 983 135 Lt.

Darbuotojų skaičius			
Administracijos darbuotojai	Specialistai	Ūkinis techninis personalas	Pastabos
8	26	-	VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ valdybos sprendimu
Naudojamos patalpos			
Patalpos	Plotas	Pastabos	
S. Daukanto g. 15	276,46 kv.m (nuo 2013-11-05)	Patalpos gautos panaudai, savininkas – Klaipėdos miesto savivaldybės administracija	
Biudžetas			
Skirtos ir panaudotos lėšos		2013 m.	2012 m.
Valstybės		-	-
Savivaldybės:			
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatoms, vežimą		14 641 736 Lt 151 172 Lt	12 966 305 Lt
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė		1 300 347 Lt	154 435 Lt
Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas			1 171 008 Lt
Gautos lėšos: už mokamas paslaugas		25 240 558 Lt	22 409 651 Lt
Už patalpų nuomą		-	
Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.)		561 Lt	12 473 Lt

Iš viso:	41 334 374 Lt	36 713 872Lt
----------	---------------	--------------

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2013 metais – 144 526 Lt pelnas.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui sudarė – 81 774 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.

2013 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2013 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

2013 metai buvo kokybiniai viešojo transporto augimo metai: startavo greitųjų autobusų sistema, toliau augo viešojo transporto reguliarumas, transporto priemonių būklė ženkliai

gerėjo, didėjo viešojo transporto ekologiškumas. Visa tai bei 7-33 proc sumažėjusios terminuotų viešojo transporto bilietų kainos sąlygojo kelionių skaičiaus, ypačingai neturinčiųjų transporto lengvatų, augimą. 2013 metais, nežiūrint į tai, kad Klaipėdos miesto gyventojų skaičius sumažėjo nuo 178 380 2007 metais iki 157 350, buvo pasiektas viešojo transporto kelionių rekordas – 34 621 507 ir ikikrizinis 2007 metų kelionių rekordas 34 498 155 buvo viršytas 123 352 kelionėmis.

2013 metų vasarį viešojo transporto patrauklumui Klaipėdoje padidinti startavo greitojo viešojo transporto sistema. Greituoju miestų viešuoju transportu pagal Europos Sąjungos standartus laikomas toks viešasis transportas, kurio vidutinis greitis yra ne mažesnis kaip 27 km/h. t.y savo vidutiniu greičiu prilygsta individualaus automobilio mieste greičiui. Kadangi kol kas dėl naujos viešojo transporto rūšies Klaipėdos mieste neapsispręsta, tai buvo remiamasi dabartiniais miesto autobusų sistemos resursais. Greitųjų autobusų tikslas užtikrinti, kad keleiviai net ir patį tolimiausią pagal miesto struktūrą atstumą - šiaurės ir pietų - kryptimi nuvažiuotų ne vėliau kaip per pusvalandį.

Įvertinus keleivių srautus buvo parinkti maršrutai, sustojimai ir tinkamiausios maršrutams aptarnauti transporto priemonių talpos. Įstaigos teoriniai skaičiavimai pasitvirtino. Buvo pasiektas vidutinis 27 km/h greitųjų maršrutų greitis, kuris yra 15 proc. didesnis už kitų maršrutų vidutinį greitį. Kai kuriose į centrinę miesto dalį vedančiose maršrutų atkarpose jis viršija ir 30 km/h vidutinį greitį.

Keleiviai iš karto pozityviai įvertino naują sistemą. Per metus keleivių skaičius greituosiuose maršrutuose padvigubėjo. Ypačingai malonu, kad Klaipėda sėkmingai pirmoji Lietuvoje startavo su greitojo viešojo transporto sistema. Panašiu keliu Vilniaus miestas, įvertinęs Klaipėdos miesto patirtį, pasekė tik po gero pusmečio.

Gerėjo ir kiekybiniai viešojo transporto parametrai. Neįvykdytų reisų rodiklis mažėjo sparčiau nei 2012 metais. 2013 metais tikimybė nesulaukti miesto autobuso buvo mažesnė nei 1 prie 200.

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

Ženkliai prie to prisidėjo Klaipėdos miesto savivaldybės sprendimas iš esmės atnaujinti Klaipėdos miesto autobusų parką. 2013 m. birželį į Klaipėdos miestą, po 25-erių metų pertraukos, išvažiavo 12 visiškai naujų gamtinėmis dujomis varomų autobusų. Nors dėl šiuos autobusus eksploatuojančios bendrovės UAB „Klaipėdos autobusų parkas“ sprendimo praėjusiais metais dar nenurašyti visų senesnių autobusų, kurie buvo pakeisti naujais dujiniais, formalus vidutinis autobusų amžius nesumažėjo ir liko 17 metų - kaip ir praėjusiais metais. Tačiau situacija centrinėje miesto dalyje, kur daugiausiai važiuoja naujieji autobusai, iš esmės pasikeitė.

Įvertinus, kad net ir šis parko atnaujinimas didelės įtakos autobusų parko amžiaus mažėjimui nepadarė ir jis išlieka pakankamai senas, svarstyti reikalavimų griežtinimas, nustatant maksimalią ribą transporto priemonių amžiui. Akivaizdu, kad be Europos Sąjungos ir savivaldybės finansinės pagalbos vykdomas vežėjų parko atnaujinimas netenkina nei augančių keleivių poreikių, nei gražėjančio miesto vaizdo.

2013 metais 44 proc viešojo transporto priemonių buvo jaunesnės nei 16 metų, 60 proc. transporto priemonių yra žemagrindės. Šiems rodikliams pagerinti perspektyvoje turėtų būti skiriamas aukščiausias prioritetas.

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 10 proc. ir ateinančiais metais turėtų dar didėti, nes 2014 metų birželio mėnesį laukiama naujos gamtinėmis dujomis varomų autobusų partijos.

Dujinių transporto priemonių rida, proc.

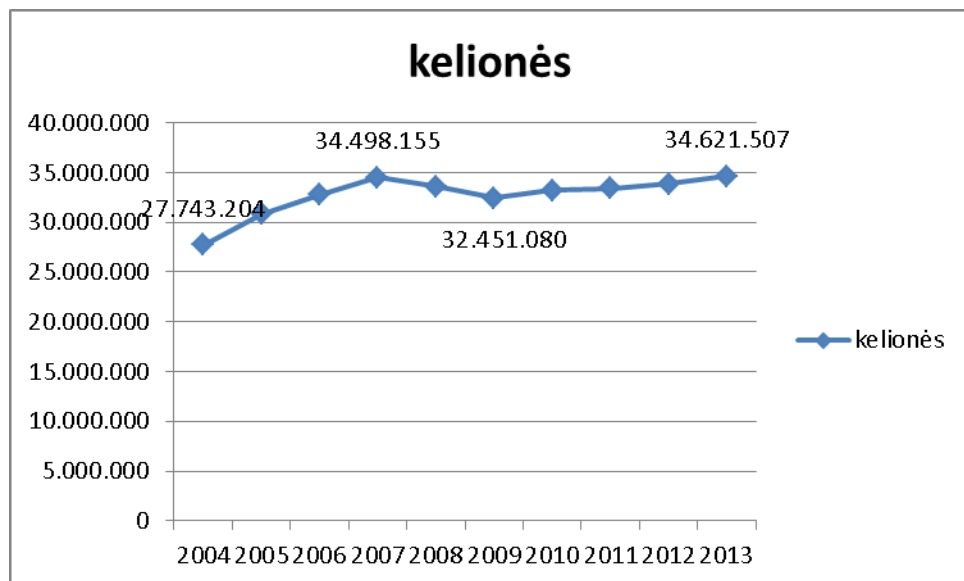
2011 m.	2012 m.	2013 m.
0,5 %	4,87 %	9,37 %

Be bilietų važiuojančių keleivių skaičius mažėjo tik apie 1 proc. Panašu, kad jau priartėjome prie ribos, kai dėl ekonominių priežasčių (geriau mokėti baudą nei įsigyti bilietą) naudotis viešuoju transportu sukčiaujant nebeapsimoka. Sparčiau nei be bilietų važiuojančių pervedusių baudų mažėjančio sumos (2012 m. 165 973 Lt.; 2013m. 126 377, 90 Lt.) rodo naują tendenciją, kad teismai dažniau tokiems pažeidėjams skiria nebe baudas, o viešuosius darbus arba išieškoti iš tokių asmenų galimybių nėra, ką beje paskatino ir pernai prasidėję fizinių asmenų bankrotai.

	2012	2013
Pagautų be bilietų asmenų sk. per metus	4079	4033

2013m. įstaiga toliau sėkmingai išnaudojo elektroninių bilietų sistemos duomenų bazę. Buvo toliau koreguojami neperspektyvūs maršrutai ir tvarkaraščiai, tobulinama privežamųjų autobusų sistema. To pasekoje mažos talpos autobusai keitė didelės talpos transporto priemones. 2013 m. M2 klasės (mažų autobusėlių) rida išaugo 2,4 karto, o didžiųjų autobusų rida (M3 klasės) mažėjo 3,6 proc.

Viešojo transporto terminuotų bilietų kainų mažinimas 2013 metais davė efektą. Sparčiau nei ankstesniais metais, 2,3 proc., augo bendras kelionių skaičius. Įstaiga įgijo daugiau pastovių klientų – terminuotais bilietais atliekamų kelionių skaičius augo 4,1 proc., tuo tarpu vienkartiniais bilietais atliekamų kelionių skaičius mažėjo 2,1 proc.



Be papildomo skatinimo 2013 metais e-kartinių bilietų pardavimų augimas sumažėjo nuo 5,5 iki 2,1 karto ir, kadangi e-kartiniai bilietai sudarė nereikšmingą 16 proc. bilietų dalį kartinių bilietų rinkos segmente, metų pabaigoje buvo pritaikytos papildoms ekonominės priemonės e-kartinių bilietų daliai padidinti.

	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

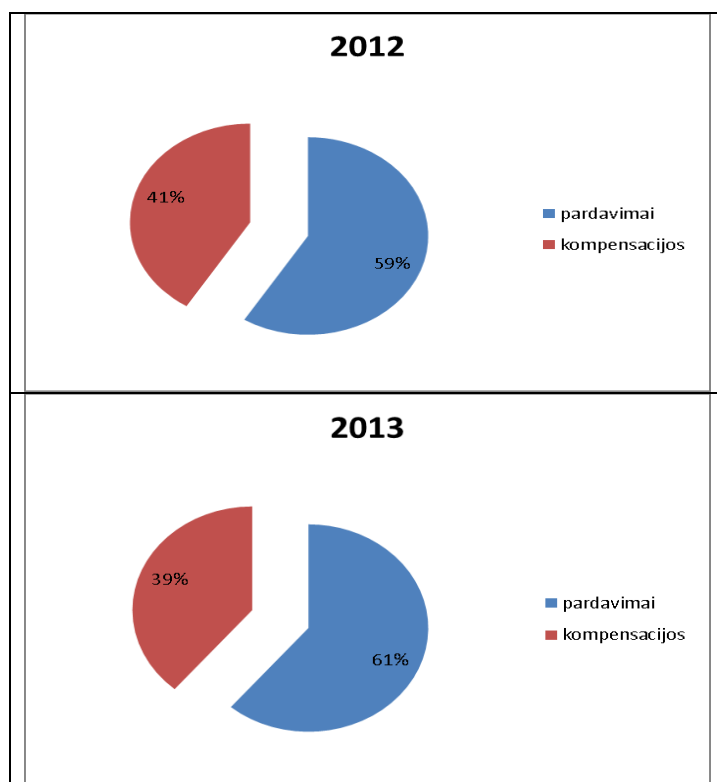
2012	10 722 017	860 875	219 794
2013	9 502 153	1 836 845	228 868

Nauja 2013 metų keleivių struktūros pokyčio tendencija – keleivių, neturinčių transporto lengvatų, dalies augimas. Tokių keleivių skaičiaus augimas terminuotų bilietų dalyje buvo pats didžiausias ir siekė 6 proc., ne tik santykinai, bet ir absoliučiai buvo pats didžiausias tarp skirtingų keleivių kategorijų.

Terminuoti	2012	2013
pilna kaina	59.977	63.871
50 proc.	15.884	17.487
80 proc.	143.933	146.895

Dėl tokio visos kainos bilietų pardavimo augimo darytina išvada, jog viešasis transportas Klaipėdoje tampa ne tik patogią alternatyvą asmeniniam automobiliui, tačiau ir naudojimasis juo jau nebemažina socialinio prestižo, - jį „atranda“ ir dirbantys vidurinės klasės asmenys.

Atmetus neišvengiamai persikeliančius transporto bilietų likučius 2013 m įstaiga, net ir išaugus keleivių skaičių ir pajamoms Klaipėdos miesto savivaldybei išrašė 934 tūkst. Lt mažesnes sąskaitas už lengvatas turinčių keleivių vežimą. Bendra surenkamų pajamų dalis padidėjo.

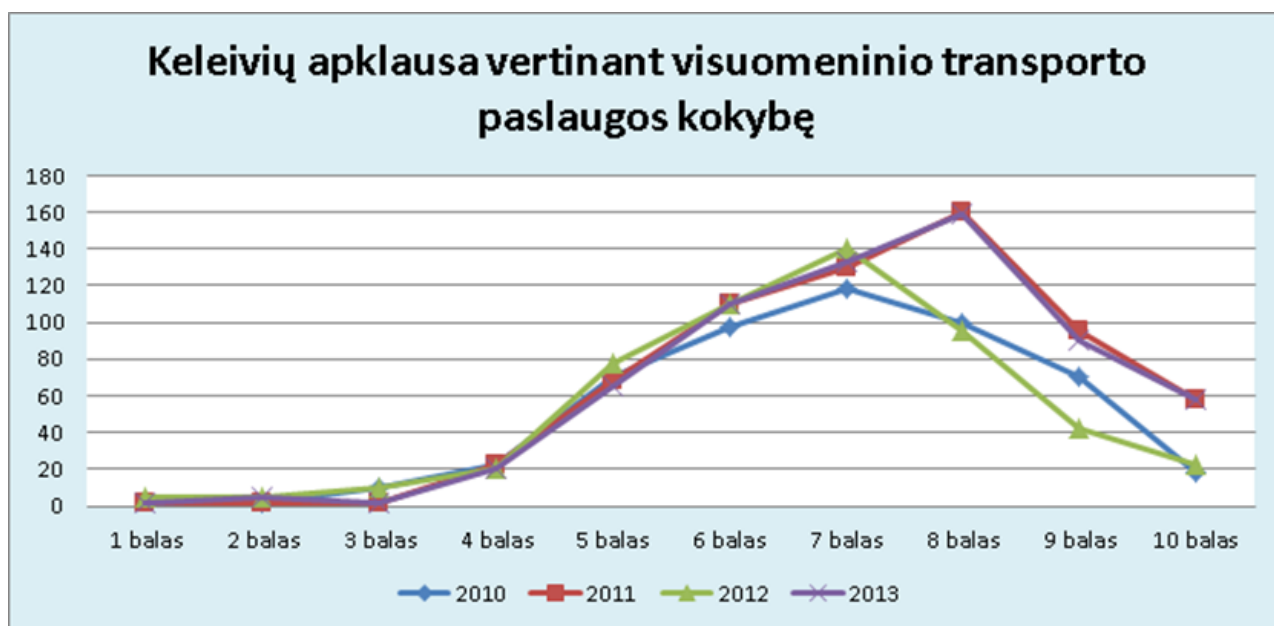


2013 metais buvo toliau plėtojama bendra su Klaipėdos rajonu viešojo transporto sistema. Į esamą viešojo transporto sistemą buvo integruoti Klaipėdos miesto savivaldybės į „Šernų“ ir „Aisės“ sodų bendrijas organizuoti maršrutai, suderinus su Klaipėdos miesto ir Klaipėdos rajono savivaldybėmis pakoreguotos naujos maršrutų trasos ir tvakaraščiai. Klaipėdos rajono savivaldybei pateikta vizija, kaip toliau turėtų būti vystoma bendra viešojo transporto sistema. Tai jau pradėjo duoti rezultatus 2014 metais: susitarta dėl naujo, per abi savivaldybes einančio 15 B maršruto atidarymo ir finansavimo, deramasi dėl dar keleto priemiesčio maršrutų įtraukimo į I (miesto) tarifų zoną finansavimo.

Prasminga ir toliau tęsti priemiestinių maršrutų, prioritetą teikiant važiuojantiems į Klaipėdą, integraciją plačiau įtraukiant į bendrą sistemą ne tik Klaipėdos miesto bei Klaipėdos ir Kretingos rajonų maršrutus, bet ir Palangos miesto savivaldybę. Dabartinė priemiesčio maršrutų sistema akivaizdžiai neatitinka vietinių gyventojų poreikių, ko pasekoje individualaus transporto srautas iš Klaipėdos priemiesčių į miestą ir atgal yra toks didelis. Kaip rodo pirmųjų metų patirtis savivaldybėms kooperuojantis organizuotose maršrutuose ne tik auga keleivių skaičius, bet ir mažėja tokių maršrutų savikaina.

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 2012 ir 2013 metų duomenis galima konstatuoti, kad pagrindiniai veiksniai, skatinantys daugiau naudotis viešuoju transportu 2013 metais nepakito - 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; antroje vietoje keleivių saugumas – 24 proc., o didžiausia 2013 – ūjų metų kokybės problema – perpildyti autobusai. Šią problemą įvardijo trečdalis respondentų ir čia, lyginant su 2012 metais, taip pat niekas iš esmės nesikeitė.

Bendras 2013 metų Klaipėdos viešojo transporto vertinimas geriausias nuo 2010 metų – 7,3 balo iš 10 balų. Malonu, kad ženkliai sumažėjo žemų – iki 6 balų vertinimų.



Visos aukščiau išvardintos priemonės davė aiškų finansinį rezultatą. Įstaiga po 5-erių metų pertraukos uždirbo 144 526 Lt. pelno.

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2013 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, tačiau įvertinus 2012 metų tendencijas, didesnis dėmesys skirtas lengvųjų taksi automobilių vairuotojų kontrolei. Apibendrinant 2013 metų

tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausiai pažeidimų kaip ir 2012 metais nustatyta lengvųjų taksi sektoriuje, ir nors jų bendras skaičius mažėjo, tačiau jų turinys sunkėjo.

Maršrutinių taksi sektoriuje pažeidimų užfiksuota 18 proc. mažiau (2012 m. - 124, 2013 m. - 102 vnt.) Vertinant pažeidimų skaičių, toliau galima išvelgti labai aiškią takoskyrą tarp pažeidimų iki integracijos į bendrą viešojo transporto sistemą - ir po jos. Pažeidimų skaičius stabiliai mažėja, taip pat keičiasi pažeidimų pobūdis. Tokių pažeidimų kaip rūkymas transporto priemonėje, lyginant su 2012 m., sumažėjo daugiau nei du kartus (2012 m. - 31, 2013 m. - 13), o bilietų nedavimo atvejų - apie 27 proc. (2012 m. - 27, 2013 m. - 19). Tačiau išaugo tvarkaraščių nesilaikymo atvejų (2012 m. - 34, 2013 m. - 41). Todėl galime teigti, kad po pertvarkos situacija maršrutinių taksi sektoriuje ženkliai nuosekliai gerėja. Didžiausia 2013 metų problema kaip ir 2012 metais išlieka tvarkaraščių nesilaikymas. Šie pažeidimai 2013 metais sudarė beveik 40 proc. visų pažeidimų ir jų santykinė dalis, lyginant su praėjusiais metais, netgi išaugo 10 proc. Tai rodo, kad realus dabartinių maršrutinių taksi persitvarkymas į reguliary transportą vyksta ne visai sklandžiai. Būtent pasirengimas dirbti bendroje viešojo transporto sistemoje yra pagrindinis Klaipėdos miesto suteikto šiai viešojo transporto rūšiai pereinamojo periodo tikslas.

Lengviesiems automobiliams taksi 2013 m. buvo surašyti 309 administracinių teisės pažeidimų protokolai arba 5 proc. mažiau negu praėjusiais metais (2012 m. - 326). Iš nustatytų pažeidimų, 2013 metais, toliau vyravo smulkūs pažeidimai: privalomų turėti darbo metu dokumentų nepateikimo atvejai (2013 m. - 161, 2012 m. - 162) bei rūkymas transporto priemonės salone (2012 m. - 109, 2013 m. - 94), kurių bendras pažeidimų skaičius mažėjo apie 6 proc.. Tačiau daugiau nei 100 proc. išaugo už teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymą surašytų protokolų skaičius (2012 m. - 18, 2013 m. - 37). Teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymą dažniausiai sąlygoja vairuotojų bandymas slėpti kitus, sunkesnius pažeidimus. Nustatyti atvejai, kai l/a taksi vairuotojai ne tik kad nesilaiko taksi taisyklių, tačiau ir atlieka chuliganizmo veiksmus prieš įstaigos kontrolierius, taip pat galimai transporto priemonės valdo būdami neblaivūs.

Įstaiga, realizuodama surinktus duomenis apie nustatytus l/a taksi pažeidimus, kreipėsi į Klaipėdos miesto savivaldybę dėl konkrečių taksi leidimų sustabdymo ir panaikinimo. Atsižvelgiant į pateiktą informaciją, Klaipėdos miesto savivaldybės administracija sustabdė taksi leidimų galiojimą 6 taksi automobiliams. Mūsų nuomone tokių sankcijų pažeidėjams nepakanka, jos turėtų būti piktybiniams pažeidėjams griežtesnės. Reikėtų griežtinti šio sektoriaus kontrolę, daugiau reguliuoti patekimą į šią rinką, nes neblaivus taksi vairuotojas, padarantis avariją, tampa jau nebe tokiu retu atveju Klaipėdoje.

2013 m įstaiga sudarė sutartis su Kretingos rajono ir Palangos savivaldybėmis kontroliuoti keleivių vežėjų darbą jų teritorijoje.

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2013 metais Klaipėdos miestas įgyvendino sistemine rinkliavos už automobilių stovėjimą pertvarką - panaikino visas nemokamas miesto valdomas automobilių stovėjimo vietas apmokestintoje miesto dalyje, tačiau padidino lengvatas gyventojams, įvedė lengvatas apmokestintoje dalyje dirbančiams verslui, sumažino brangiausių vietų skaičių ir įvedė naują ilgalaikio/pigaus stovėjimo rinkliavos zoną. Šiuose pakeitimuose buvo priimti ir įstaigos pasiūlymai, kaip sumažinti nepiktybinių pažeidėjų skaičių įvedant vadinamąją „užmaršumo rinkliavą“.

Praėjus metams laiko galima konstatuoti, kad pakeitimai iš esmės pasitvirtino. 2013 m. rinkliava per įstaigos prižiūrimas mokėjimo priemonės buvo renkama sekančiai: SMS buvo surinkta - 366,8 (80 proc. daugiau nei 2012 m.), automobilių stovėjimo bilietų automatuose - 2 284, 4 tūkst. Lt (34 proc. daugiau nei 2012 m.), už automobilių stovėjimo abonentus, kurie pildomi naudojant Klaipėdos miesto transporto e-bilieto kortelę, surinkta 315,4 212,2 tūkst. Lt. (49 proc. daugiau nei 2012 m.) ir naujos rūšies „užmaršumo rinkliavos“ buvo surinkta 379,1 tūkst. Lt. Per

2013 m. buvo užfiksuota beveik perpus mažiau - 8,8 (2012 m -16,4) tūkst., įtariama, rinkliavos už automobilių stovėjimą nesumokėjusių asmenų.

Svarbiausia, kad rinkliavos pokyčiai suformavo ir transporto srautų pokyčius – automobiliai iš perkrautų senamiesčio kiemų ir gatvių pajudėjo į ilgalaikio/pigaus stovėjimo aikšteles bei pigesnes geltonąsias zonas, sudarydami palankesnes sąlygas senamiestyje pėstiesiems ir atidengdami vis gražėjančio senamiesčio fasadus.

Vienintelė problema – per didelis lengvatų mastas. Pagal metų pabaigoje nusistovėjusią automobilių struktūrą gatvėse vidutiniškai 60 proc. visų automobilių stovi su įvairiais lengvatinais leidimais. Kai kuriose, ypač senamiesčio, gatvėse – tokių yra ir iki 80 proc. Tad pradėjus Daržų g. rekonstrukcija ir dalį Žvejų g. sezono metu atidavus pėstiesiems, senamiestyje pastatyti automobilį sveičiui vis tiek bus nelengva.

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.

Apibendrinant 2013 m. vertinimų rezultatus galime konstatuoti, kad vartotojai 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 beveik dvigubai daugiau - 871 (2012 m. - 475) skambučių. Internetinėje svetainėje esančioje svečių knygoje sulaukėme 4 proc. didesnės reakcijos – 568 atsiliepimų (2012m - 547). Apibendrinant abu bendravimo su vartotojais kanalus galime konstatuoti, jog internetinė svetainė skirta daugiau ilgalaikiškesniems/strateginiams įstaigos projektams. Dėl to santykinė nusiskundimų internetinėje svetainėje dalis net mažesnė nei pusė 47 proc. (2012 m. – 48 proc.), o klausimai, pageidavimai bei pagyrimai sudaro didesnę dalį ir po truputėli auga. Tuo tarpu telefoninė linija tikrai skirta beveik vien nusiskundimams, kurie sudaro beveik 98 proc. visų skambučių.

2013 metais pasikeitus rinkliavos nuostatomis klausimų/nusiskundimų, susijusių su rinkliavos už automobilių stovėjimą rinkimu, dalis pastebimai išaugo ir telefoninėje linijoje jau sudaro daugiau nei trečdalį 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

2013 m. rugsėjo mėn. įstaiga tradiciškai buvo tarptautinės akcijos “Diena be automobilio” rėmėja ir viena iš organizatorių.

Minint judriąją savaitę, Klaipėdoje atliktas eksperimentas – ekologinėje dvikovoje susikovė Klaipėdos miesto gatvėmis riedantis maršrutinis autobusas ir lengvasis automobilis. Ketverius metus iš eilės 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 pasiekti skirtingais būdais.

2013 metais eksperimentas pirmą kartą parodė, kad greičiausiai piko metu Klaipėdos mieste yra keliauti autobusu. Atstumą nuo pietinės miesto dalies (Smiltelės autobusų stotelės) iki Klaipėdos universiteto studentų miestelio (H. Manto 84), Kelionė greituoju ekspreso autobusu truko

21 minutę. Trimis minutėmis atsiliko dviratininkas. Praėję eksperimentai visada būdavo sėkmingi automobiliu važiuojančiam vairuotojui, tačiau ne šį kartą. Trasą automobilis įveikė trečias ir sugaišo 28 minutes. Paskutinis lenktynėse buvo bėgikas. Bėgikui estafetę pavyko įveikti per 32 minutes.

Kaip autobusas mieste gali būti ilgoje atkarpoje net 7 minutėmis greitesnis už automobilį? Toks rezultatas pasiektas dėl kelių priežasčių. Pirmiausia, šiose lenktynėse keleivis pirmą kartą važiavo ekspreso autobusu – o jis nestoja jokioje stotelėje nuo Sveikatos priežiūros centro iki Senojo turgaus, ir didelę tos trasos atkarpą važiuoja A juosta. Antra, automobiliui teko apvažiuoti Tiltų gatvę, kuri skirta tik visuomeniniam transportui. Pirmą kartą visi lenktynių dalyviai turėjo videoregistratorius, kurie apmalšino lenktyninį azartą (lenktynių sąlygose buvo įrašytas reikalavimas stropiai laikytis eismo taisyklių ir leidžiamo greičio, kurio ankstesniais metais nebuvo galimybės kontroliuoti).

	2009		2010		2012		2013	
	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.
Autobusas	2	26	2	21	3	25	1	21
Automobilis	1	25	1	15	1	25	3	28
Dviratis	3	27	3	30	2	22	2	22
Bėgikas	4	34	4	31	4	31	4	32

2010 metų rezultatas buvo pasiektas ne piko metu

Nuo 2012 m. VšĮ “Klaipėdos keleivinis transportas“ dalyvauja tarptautiniame “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 bus siekiama dalinant patirtimi ir “gerosios 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.

PROBLEMOS

Didžiausios problemos susijusios su nepakankamu finansavimu iš savivaldybės biudžetu 2014 metais. 2013.12.31. savivaldybės biudžeto skola kompensacijoms už lengvatinių keleivių vežimą buvo 2 675 765 Lt. ir ji yra daugiau nei milijonu litų didesnė nei buvo 2013.01.01 (1 629 896 Lt). 2014 metais kompensacijoms už lengvatinių keleivių vežimą lėšų užteks tik einamųjų metų lengvatoms padengti.

Niekaip galutinai neišsprendžia elektroninio bilieto problemos. Klaipėdos miesto savivaldybės administracija kartu su įstaiga baigė bylinėjimasi su rangovais dėl netinkamo įrangos veikimo. Švieslenčių klausimą rangovai išsprendė, tačiau spausdintuvų klausimas toliau įstrigęs. Maža to, dėl 2013 metais prasidėjusių pagrindinio įrangos gamintojo konsorciumo dalyvio finansinių problemų kyla nemažai problemų su įrangos priežiūra. Šios tendencijos ypač neramina, turint galvoje tai, kad nuo kitų metų gali tecti e-bilieto įrangą pertvarkyti naujos euro valiutos operacijoms.

Neišsprendė ir savavališkai Vilniaus miesto pakeistos kortelės struktūros problemos. Vilniaus savivaldybės inicijuotas suderinamumo atstatymas kol kas neįvyko, nei Vilniaus kortelė

Klaipėdoje, nei Klaipėdos kortelė Vilniuje, o taip pat ir Vilniaus kortelės pavyzdžiu išleistas naujasis studento pažymėjimas Klaipėdoje neveikia.

Neišsprendė ir dabartinėse įstaigos patalpose (Daukanto g. 15) esančių kaimynų problema. Dabartinė pastato padalinimo specifiška lemia, kad svarbių įstaigai techninių mazgų vieta yra ne įstaigos valdomoje dalyje ir sutrikus jų veikimui yra sudėtinga net ir budintiems įstaigos darbuotojams labai operatyviai sureaguoti ir gedimą, galinti sutrikdyti tame tarpe ir elektroninio bilieto įrangos veikimą, pašalinti. Be to, plečiantis įstaigos veikloms ir išaugus darbuotojų skaičiui, kai kurios įstaigos vienam darbuotojui skirtos darbo vietos aptarnauja po 2 ar po 3 darbuotojus. Dėl to įstaigos užiamamas patalpas reikėtų skubiai plėsti, ką yra konstatavę keletą kartų įstaigos darbo vietas vertinusios organizacijos

Trūksta aktyvesnės Klaipėdos miesto savivaldybės politikos viešojo transporto prioriteto didinimo prieš individualų transportą klausimu - specialių viešojo transporto juostų, ypač pagrindinėje viešojo transporto magistralėje Taikos pr. bei centrinėje miesto dalyje Herkaus Manto g. plėtroje, koordinuoto šviesoforų valdymo su prioritetu viešajam transportui įdiegime, griežtesnėje individualaus transporto ribojimo ypač centrinėje miesto dalyje politikoje, – tai ne tik padidintų viešojo transporto patrauklumą ir atitinkamai pajamas bei mažintų savikainą, bet ir sumažintų transporto taršą (sudarančią 70 proc. bendros miesto taršos), kamščius bei pagerintų visų klaipėdiečių gyvenimo kokybę.

Neramina ir 2013 metais padažnęję įvairūs renginiai gatvėse, kur vyksta viešojo transporto eismas. Praėjusiais metais dėl įvairių renginių vykusių viešojo transporto sutrukdytas 26 kartus; iš jų centrinėje ašyje – 18 kartų. Skaičiuojant valandomis, centrinėje ašyje eismas buvo sutrukdytas 56:15 val., kitur – 14:00 val. (prie pastarosios pozicijos neskaičiavome nežymių eismo trukdžių 4 dienas Mokyklos tiltu dėl mažo intensyvumo tęstinio renginio bei taip pat nežymių eismo trukdžių 4 dienas Girulių plente dėl renginio). Iš viso eismui sąlygos buvo komplikotos 70:15 val. Tuo tarpu 2012 metais viešojo transporto eismas dėl renginių buvo sutrukdytas 20 kartų; iš jų centrinėje transporto ašyje – 14 kartų. Centrinėje transporto ašyje eismas buvo sutrukdytas iš viso 27:20 val., kitur – 33:40 val.; iš viso – 61 valandą. Maža to, kad viešasis transportas dėl išaugusios ridos dėl tokių renginių patiria tiesioginių nuostolių, tačiau dar didesnė problema nei tiesioginiai sistemos nuostoliai – grafikų subyrėjimas. 2013 metais visa apimtimi ėmė veikti darni, tarpiai laike surišta su persėdimu į magistralinius maršrutus mazginėse stotelėse privežamųjų maršrutų sistema. Tuo pačiu ši sistema tapo ir labai jautri, pažeidžiama eismo dezorganizavimui centrinėje miesto ašyje.

Tobulintinas ir bendradarbiavimas su kitomis kontroliuojančiomis institucijomis. Praėjusiais metais, bandant užkardyti sunkesnius pažeidimus – nelegalų ar chuliganiškai besielgiančių taksistų darbą ir patekus į pavojingas situacijas, kontrolieriai laiku nesulaukia reikiamos policijos pagalbos pažeidimo padarymo vietoje. Pastebimas ir žemas prašymų dėl pažeidėjų atvesdinimo protokolų surašymams įvykdymo skaičius bei dėmesio nelegaliam darbui stoka.

VADOVO INDĖLIS TOBULINANT ĮSTAIGOS ADMINISTRAVIMĄ

Toliau buvo tobulinama įstaigos struktūra. Buvo dalyvaujama Klaipėdos miesto plėtros strateginio plano 2014-2020 metams ruošimo darbo grupėse bei Klaipėdos regiono transporto studijos ruošimo darbo grupėje. 2013 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;
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
