

**VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“
2018 METŲ VEIKLOS
A T A S K A I T A**

ĮSTAIGOS PRISTATYMAS

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ 2014 m. gruodžio 11 d. iš Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos panaudos sutartimi Nr. J9-1345 gavo 367,84 kv. m. patalpas adresu S. Daukanto 15, LT-92235 Klaipėda. 2015 m. balandžio 10 d. Įstaiga pirkimo – pardavimo sutartimi NETSVEP Nr. 1014760887 įsigijo patalpas adresu S. Daukanto 13A-15, LT-92235 Klaipėda. Įstaigos dalininkai finansinių metų pradžioje ir pabaigoje – Klaipėdos miesto savivaldybė. Dalininkų įnašų per įstaigos finansinius metus nebuvo.

Ilgalaikio turto (perleisto/įsigyto) per finansinius metus vertė – 106 022 Eur., iš jų ilgalaikis nematerialus turtas: programinė įranga – 550 Eur, kitas nematerialus – 55 336 ilgalaikis materialus turtas: kita įranga, įrankiai ir įrenginiai – 93 619 Eur., mašinos ir įrengimai – 10 517 Eur. Išlaidos per finansinius metus – 14 652 794 Eur., iš jų – išlaidos darbo užmokesčiui – 594 144 Eur. Viešosios įstaigos sąnaudos valdymo išlaidoms – 306 231 Eur.

Darbuotojų skaičius			
Administracijos darbuotojai	Specialistai	Ūkinis techninis personalas	Pastabos
8	31	-	VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ valdybos sprendimu
Naudojamos patalpos			
Patalpos	Plotas	Pastabos	
S. Daukanto g. 15	367,84 kv. m.	Patalpos gautos panaudai, savininkas – Klaipėdos miesto savivaldybės administracija	
S. Daukanto g. 13A-15	148,90 kv. m.	Įsigytos patalpos – Klientų aptarnavimo centras, savininkas VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“	
Biudžetas			
Skirtos ir panaudotos lėšos		2018 m.	2017 m.
Valstybės		-	-
Savivaldybės:			
Klaipėdos miesto savivaldybė:			
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatoms, vežimą		5 072 412 Eur	4 215 637 Eur
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė		62 534 Eur	47 588 Eur
Klaipėdos miesto automobilių laikymo sistemos sukūrimas		510 694 Eur	404 032 Eur

Nuostolingų maršrutų kompensavimas	112 295 Eur	14 016 Eur
Klaipėdos rajono savivaldybė:		
Kompensacijos už keleivių, kuriems suteikiamos lengvatos, vežimą	64 832 Eur	57 720 Eur
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė	2 520 Eur	2 962 Eur
Klaipėdos rajono automobilių laikymo sistemos sukūrimas	14 707 Eur	14 707 Eur
Nuostolingų maršrutų kompensavimas	35 917 Eur	26 787 Eur
Kretingos rajono savivaldybė:		
Nuostolingų maršrutų kompensavimas	5 131 Eur	12 189 Eur
Neringos savivaldybė:		
Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontrolė	446 Eur	
Gautos lėšos: už mokamas paslaugas	7 293 995 Eur	7 782 578 Eur
Už patalpų nuomą	-	-
Kitos lėšos (palūkanos už lėšas, laikomas bankuose ir kt.)	-	-
Iš viso:	13 175 483 Eur	12 578 216 Eur

(lentelėje pateikiamos gautos lėšos, ne buhalterinės pajamos)

Grynasis įstaigos veiklos rezultatas 2018 metais – 33 002 Eur pelnas.

Viešosios įstaigos vadovas – Gintaras Neniškis, įstaigos išlaidos vadovo darbo užmokesčiui per ataskaitinį metų finansinį periodą sudarė – 34 561 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.

2018 metų strateginio veiklos plano tikslai, uždaviniai, vykdytos programos, priemonės ir jų įgyvendinimo rezultatai.

2018 metais įstaiga ir toliau vykdė šiuos jai pavestus Klaipėdos miesto strateginio veiklos plano uždavinius:

1. Formuoti patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, jį optimizuojant atsižvelgus 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

2018 metų balandžio 16 dieną į Klaipėdos miesto gatves išvažiavo paskutinės, į bendrą viešojo transporto sistemą integruotos, viešojo transporto rūšies – maršrutinių taksi, naujos aukščiausius ekologinius (Euro 6) bei komforto standartus ir naujo, specialiai Klaipėdai pritaikyto dizaino, transporto priemonės. Jos pakeitė „oldschoolinius“ Lietuvos nepriklausomybės aušroje po eilinio Klaipėdos autobusų parko streiko 1990 metais atsiradusius ir daugiau nei 2 dešimtmečius Klaipėdos miesto viešojo transporto vizitine kortele buvusius, maršrutinius taksi.

Darbo pradžioje išskirtiniu požiūriu į keleivį - paslaugos vartotojus tiek klaipėdiečius, tiek miesto svečius sužavėjusi ir tuometinius sovietinius municipalinius autobusų parkus visiškai nukonkuravusi ši viešojo transporto rūšis, pastaraisiais metais, išgyveno krizę. Gerėjantis gyvenimas, auganti automobilizacija, gyventojų skaičiaus mieste mažėjimas ir gerėjanti miesto autobusų paslauga radikaliai sumažino šios transporto rūšies paklausą ir pajamas, todėl nesugebėję prie šių pokyčių prisitaikyti maršrutiniai taksi paskutiniaisiais paslaugos gyvavimo metais labiau garsėjo nepažabojamais kelių eismo taisyklių pažeidinėjimais, nusidėvėjusiomis transporto priemonėmis (baigiančių dirbti transporto priemonių amžiaus vidurkis buvo 14 metų), gerokai leistinas normas viršijančiu vairavimu ir mokestiniais skandalais.

Nors maršrutinių taksi integravimo į bendrą viešojo transporto sistemą tikslingumas diskusijas kelia iki šiol, įvertinę nepilnų metų rezultatus, mes tvirtai galime teikti, kad taip, kaip tai buvo padaryta Klaipėdos mieste – su dvigubai mažesne nei senųjų rida, su trigubai mažesniu, tačiau naujų, ekologiškesnių, komfortablesnių bei visoms keleivių kategorijoms (neįgalieji ir tėvai su vežimėliais į ankstesnes transporto priemones dėl jų techninių charakteristikų negalėjo patekti) patogių transporto priemonių skaičiumi, Klaipėdos miesto viešojo transporto sistema ne tik išsaugojo absoliučiai didžiąją dalį senųjų maršrutinių taksi keleivių, tačiau dėl geresnio bendros viešojo transporto sistemos maršrutų ir tvarkaraščių tinklo bei aukštesnio standarto paslaugos pritraukė naujų (per nepilnus metus kelionių skaičius naujosios sistemos maršrutiniais taksi viršijo 1 milijoną). Kaip parodė Vilniaus pavyzdys, panaikinus miestiečių pamėgtą maršrutinių taksi paslaugą, pastarieji dažniau rinkosi asmeninius automobilius. Sostinėje aiškaus teigiamo finansinio rezultato, viliantis, kad buvę maršrutinių taksi keleiviai, „neturėdami kitos išeities“, savo finansus skirs autobusams ir troleibusams, nebuvo gauta, o viešojo transporto keleivių skaičius ir toliau mažėjo.

Tuo tarpu Klaipėdoje važiavimas naujomis į bendrą viešojo transporto sistemą įtrauktomis viešojo transporto priemonėmis ne tik nebrango, bet kai kurioms keleivių kategorijoms

net ir atpigo (elektroninio bilieta naudotojams nuo 1 euro iki 0,95 euro, o mėnesinio bilieta turėtojams per dieną tereikėjo sumokėti už 1,66, o dienos bilieta turėtojams už 4 keliones, kitos dienos kelionės - nemokamai). Be to, naujieji maršrutiniai taksi leido stabilizuoti ir autobusų sistemos kaštų augimą, kurie sparčiai augo dėl ypatingai 2018 metų pradžioje šoktelėjusių ir aukštame lygyje išlikusių dyzelino kainų bei aukštos vidutinės metinės infliacijos. Nors naujai maršrutinių taksi sistemai ir leidome įsidirbti (maršrutų ir tvarkaraščių įdirbis paprastai užtrunka tarp 6 ir 9 mėnesių), tačiau akivaizdžiausias maršrutų ir tvarkaraščių pertvarkas pradėjome jau rudenį. Po maršrutų ir tvarkaraščių pertvarkos 2018 metais sutaupyti 70 tūkst. km. miesto autobusų ridos ne tik leido subalansuoti 2018 metų sistemos pajamas ir sąnaudas, bet ir tokių atliekamų pertvarkų finansinis rezultatas sąlygojo, kad viešojo transporto tarifų nereikėjo kelti ir 2019 metais. Papildomas teigiamas socialinis tokių pertvarkų rezultatas tas, kad autobusų reisų mažinimas labiausiai palietė Tiltų gatve, vakare ir savaitgaliais, su nedideliu keleivių skaičiumi važiuojančius autobusus. Būtent tokie važiavimai ir keldavo didžiausią gyventojų nepasitenkinimą.

Taip Klaipėda tapo pirmuoju ir kol kas išlieka vieninteliu iš didžiųjų Lietuvos miestų užbaigusiu viešojo transporto pertvarką, kai miestas, o ne vežėjai realiai valdo visą viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių tinklą bei bilietų sistemą ir visi vežėjai maršrutams aptarnauti parinkti tikrai konkurso būdu. Tai reiškia, kad miestas gauna geriausią paslaugą už geriausią kainą. Dėl to Klaipėdoje viešojo transporto tarifų lygis, tarp 3-jų didžiausių Lietuvos miestų – mažiausias.

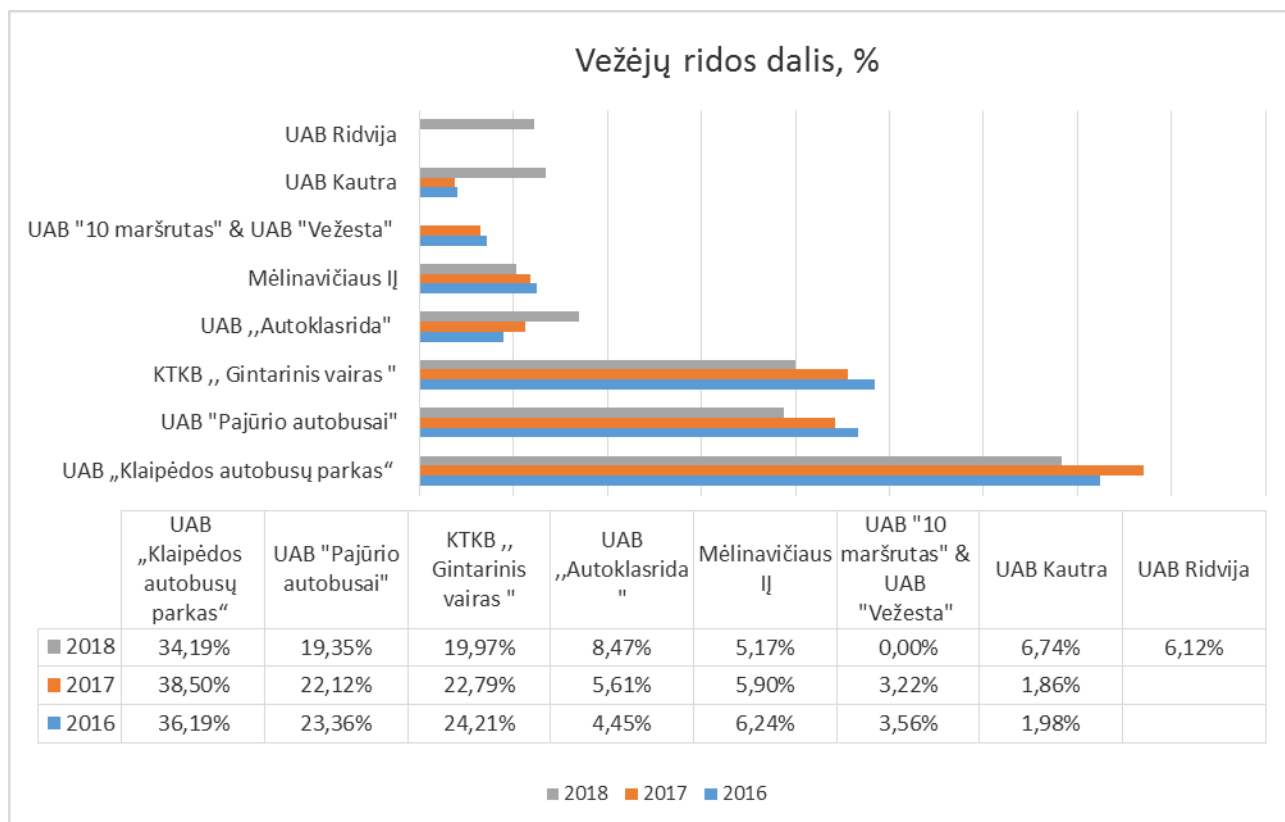
Bilietų kainos eurais	Vilnius	Kaunas	Klaipėda
Autobusai / Troleibusai			
Vienkartinis	0,9/0,65	0,70	0,58
1 dienos	5,00	-	2,32 / 2,50
3 dienos	8,00	5,50	5,50 / 6,00
7 dienos	-	7,00	10,50 / 11,00
Mėnesio	29,00	28,00	25,50
Mėnesio darbo dienų	26,00	26,00	19,50
Metinis	310,00	275,00	255,00
Metinis darbo dienų	275,00	250,00	195,00
Maršrutinis taksi			
Vienkartinis elektroninis	-	1,10	0,95
Vienkartinis pas vairuotoją	-	1,30	1,00
mėnesio tik maršrutiniame taksi		35,00	-
mėnesio BENDRAS	-	-	50,00
mėnesio BENDRAS darbo dienų	-	-	35,00

2018 metais Klaipėdos miesto viešajame transporte buvo įgyvendintas dar vienas ambicingas projektas - įdiegta viena moderniausių elektroninio bilieto sistemų ne tik Lietuvoje, bet ir Baltijos regione. Po elektroninio bilieto modernizavimo, už važiavimą miesto ir priemiesčio transportu galima atsiskaityti ne tik elektroninio bilieto kortele ar mobiliuoju įrenginiu, tačiau 2019 metais planuojame realizuoti Lietuvoje visišką naujovę – atsiskaitymą už važiavimą elektroniniame komposteryje bekontaktoje bankine kortele.

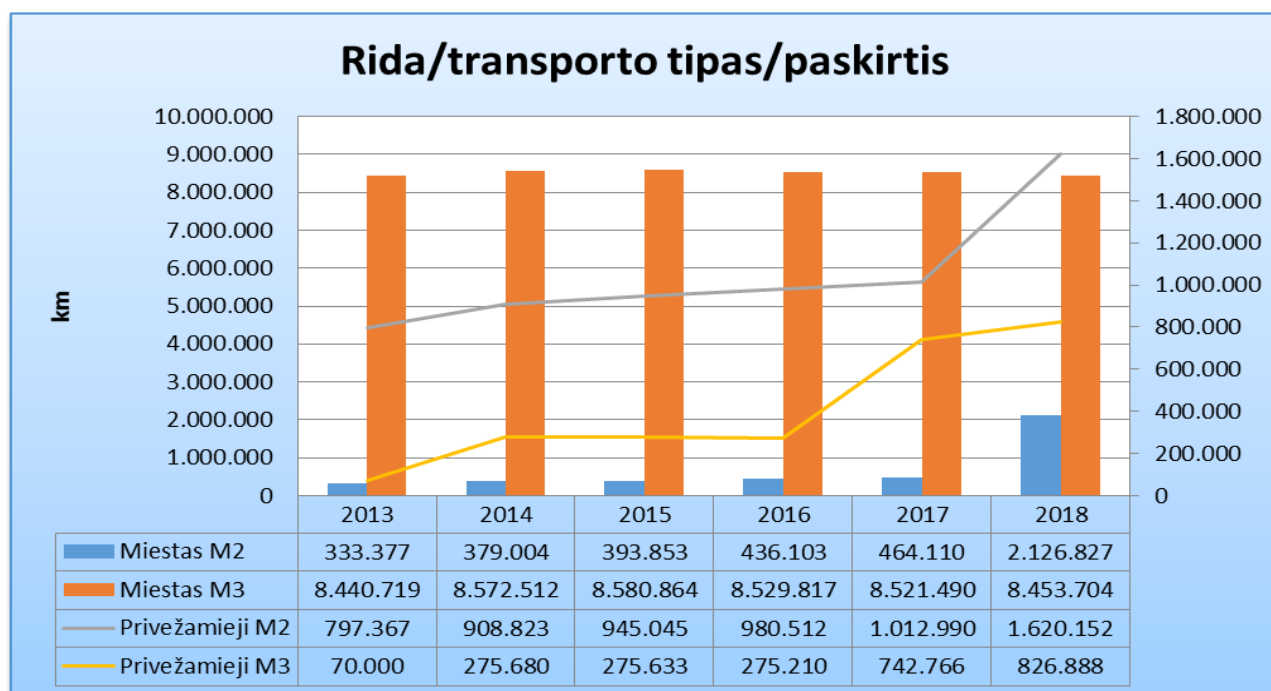
Dabartinė elektroninio bilieto sistema keleiviams suteikia daugybę galimybių – dienos optimizatorius (pasiekus tam tikrą kelionių sk. likusios tą pačią dieną papildomai nekainuoja), draugo bilietas (su ta pačia kortele gali nupirkti bilietus dar 4 keleiviams), integruoti terminuoti bilietai visiems miesto ir/ar priemiesčio maršrutams, el. pinigine galiojanti visuose maršrutuose miesto/priemiesčio, autobusų/maršrutinių taksi, popieriniai QR bilietai. Iš esmės atnaujinta bilietų ir pinigų pildymo sistema - 4 tikralaikiai (*angl. On line*) mokėjimo būdai, užtikrinantys, jog informacija apie ką tik papildytą bilietą ar pinigus, transporto priemonę pasiekia maksimaliai greitai. Keleiviams pasiūlyta ir mobili aplikacija – pagrindinė funkcija pildyti bilietus/pinigus, bei matyti galiojimą/ likučius, be to integruota ir informacija apie tvarkaraščius.

Nors lapkričio 2-oje pusėje įvykęs elektroninių duomenų iš senosios į naują sistemą perkėlimas nebuvo visai sklandus, iki metų pabaigos visos nustatytos klaidos buvo ištaisytos ir trūkumai pašalinti. Pirmų mėnesių naujos sistemos eksploatacija rodo, jog įranga veikia patikimiau (sumažėjo gedimų skaičius), nepriekaištingai veikia nuotolinio valdymo funkcionalumas (sutrikimai matosi monitoringo sistemoje, kurie gali būti tvarkomi per nuotolį), įrangos diegėjai operatyviai reaguoja į iškilusias technines problemas.

2018 metų pabaigoje bendroje viešojo transporto sistemoje buvo 58 maršrutai. Vertinant užimamos keleivių vežimo rinkos pokyčių tendencijas ir toliau galime konstatuoti, kad lyderystę tarp standartinių autobusų išlaikė UAB „Klaipėdos autobusų parkas“, tarp mažos talpos lyderiavo UAB „Autoklasrida“. Tačiau UAB „Autoklasrida“ nelaimėjo 2018-ais metais organizuoto konkurso 23 ir 24 maršrutams aptarnauti, todėl 2019 metais turėtą lyderystę greičiausiai praras. 2018 metais į šią rinką įžengė naujas žaidėjas – UAB „Ridvija“.



Didžiausi ridos bendroje viešojo transporto sistemoje pokyčiai įvyko į bendrą viešojo transporto sistemą įtraukus maršrutinius taksi. Dėl to mieste didėjo mažos talpos M2 ir mažėjo didelės M3 talpos transporto priemonių rida. Priemiesčiuose Klaipėdos miestui ir Klaipėdos rajonui, užsarius daugiau paslaugų, rida augo abiejose ir didelių, ir mažų autobusų kategorijose.



Toliau mažėjo nutrauktų (neįvykdytų pagal sutarties sąlygas) reisų dalis.

Neįvykdytų reisų rodiklis, proc.

2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
0,63%	0,52%	0,40%	0,51%	0,39%	0,33%	0,30%	0,27%

2018-ais metais į trasą išvažiavus pirmiesiems privačių vežėjų ekologiškesniems autobusams paskutiniaisiais metais įsivyravusią ekologiškesnio kuro (suspaustų gamtinių dujų) naudojimo mažėjimo tendenciją, pavyko pakreipti į kitą pusę. Ženklesnio augimo šioje srityje tikimės 2019 metų pabaigoje, kai UAB „Klaipėdos autobusų parkas“ papildomai gaus 18 visiškai naujų dujinių autobusų.

Dujinių transporto priemonių rida, proc.

2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
0,50%	4,87%	9,37%	12,98%	20,09%	20,60%	18,51%	18,68%

2019-ais metais miesto maršrutuose planuojame išbandyti ir pirmąsias elektra varomas transporto priemones.

Asmenų, užfiksuotų važiuojančių be bilietų skiltyje, 2018 metais, matome 2 proc. mažėjimą. Nors matomas bendras važiuojančių be bilietų skaičiaus mažėjimas, tačiau 2018 m. padaugėjo asmenų, važiuojančių su negaliojančiu e-bilietu dėl e-bilieto sistemos sutrikimų. Šis skaičius 2018 metais išaugo 6 procentais ir buvo sąlygotas senosios e-bilieto sistemos problemų. 2019 metais planuojame radikalų tokių atvejų mažėjimą.

	2014	2015	2016	2017	2018
Užfiksuota asmenų	4066	4334	4131	3638	3574

Priemiestinio maršrutų ir tvarkaraščių tinklo plėtra bei didėjantis priemiesčio keleivių skaičiaus augimas bendroje viešojo transporto sistemoje vis labiau iškraipo Klaipėdos miesto gyventojų naudojimosi viešuoju transportu realią situaciją. Todėl 2018 m. šias miesto ir priemiesčio kelionių dalis pabandydysime atskirti. Labai tiksliai to padaryti kol kas negalime, nes miestui teks visi pirmos zonos maršrutai, kaip žinia dalis Klaipėdos rajono savivaldybės finansuojamų priemiesčio maršrutų patenka į pirmą zoną. Tačiau kaip ten bebūtų tokia metodika geriau atspindi miesto ir priemiesčių viešojo transporto naudotojų pokyčių tendencijas.

	2014	2015	2016	2017	2018
miestas	98,58%	98,48%	98,40%	96,70%	95,79%
priemiestis	1,42%	1,52%	1,60%	3,30%	4,21%

Net ir atmetus priemiestines keliones, miestiečių naudojimosi bendra viešojo transporto sistema, augimas atrodo įspūdingai.

Miestas				
	2015	2016	2017	2018
kelionių skaičius	33.990.660	33.461.478	33.749.756	35.337.216
gyventojų skaičius	156.141	154.326	151.309	148.908
kelionių sk. 1 gyventojui	218	217	223	237

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

2018 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 2018 metų tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausia pažeidimų kaip ir 2017 metais nustatyta lengvųjų automobilių ir lengvųjų automobilių taksi sektoriuje. Matoma tendencija, kad bendras užfiksuotų pažeidimų skaičius išaugo (2017 m. – 338, 2018 m. – 436).

Keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais taksi ir lengvaisiais automobiliais situacijos analizė.

Vežėjams, vežantiems keleivius lengvaisiais automobiliais ir lengvaisiais automobiliais taksi 2018 m. buvo surašyti 337 patikrinimo aktai - tai 32 proc. daugiau nei praėjusiais metais (2017 m. – 229). Skirtingai nei 2017 metais, 2018 m. vėl pastebėta vairuotojų rūkymo transporto priemonėse didėjimo tendencija (2017 m. – 23, 2018 m. – 40). Bendras keleivių vežimo už atlygį lengvaisiais automobiliais ir l/a taksi taisyklių pažeidimų skaičius didėjo beveik 36 proc. (2017 m. – 81, 2018 m. – 109), Ženkliai didesni pažeidimų skaičiai fiksuojami ir dėl teisėtų kontrolierių reikalavimų nevykdymo (2017 – 64, 2018 m. – 120). Atkreiptinas dėmesys, kad kaip ir 2017 m., didesniąją dalį 2018 metų nurodyto skaičiaus sudarė kontrolierių reikalavimų nevykdymo skaičius, atliekant ekipažo dokumentų tikrinimo veiksmus. Ši tendencija įsivyravo pasikeitus teisės aktams, kurie nustatė, kad lengvaisiais automobiliais gali būti vežami keleiviai ir ne l/a taksi transporto priemonėmis. Tikėtina, kad pareigūnų reikalavimų nevykdymų skaičius 2019 metais turėtų mažėti dėl baudmės neišvengiamumo principo sėkmingo įgyvendinimo. Absoliučiai daugumai vežėjų, 2018 metais nevykdžiusių pareigūnų reikalavimų, buvo taikytos LR Administracinių nusižengimų kodekse nustatytos sankcijos. 2018 metais toliau buvo tęsiama l/a taksi stabdymo kelyje kontrolė, siekiant nustatyti taksometro (ne) įjungimo faktą. Keleivių vežimo, neįjungus taksometro, pažeidimų skaičius 2018 metais išliko beveik nepakitęs – 22 atvejai (2017 m. – 23).

2018 metais visa apimtimi galėjome stebėti priimtų liberalių teisės aktų pakeitimų pasekmes. Daugiau nei 160 proc. išaugo ūkinės komercinės tvarkos pažeidimų skaičius - nelegalaus paslaugos teikimo atvejų nustatyta net 159 vnt. (2017 m. - 61). Kaip ir 2017 metais, didžioji dalis 2018 m. tokių nusižengimų nustatyta dėl aktyvių įstaigos kontrolierių veiksmų, tačiau kartu tęsiamas ir bendradarbiavimas su policijos ir Valstybinės mokesčių inspekcijos pareigūnais.

2017 metais pasikeitusi situacija dėl lengvųjų taksi veiklos reglamentavimo ir kontrolės, šiek tiek aiškiau nustatė ribas tarp l/a taksi ir l/a už atlygį keleivius vežančių vežėjų. Tačiau kartu sukurta tokia situacija, kai dauguma vežėjų, iki šiol keleivių vežimo paslaugas teikusių l/a taksi automobiliais, veiklos pobūdį pakeitė į keleivių vežimą lengvaisiais automobiliais. Didžioji dalis vežėjų nurodė, kad tokie pokyčiai buvo sąlygoti liberalesnio teisės aktų reglamentavimo. Akivaizdu, kad dėl ženkliai sumažintų reikalavimų, nukenčia teikiamos paslaugos kokybė, atsiranda vežėjų, kurie apskritai nebesigilina į teisės aktų keliamus reikalavimus ir, tam tikrais atvejais, nusižengia patys to net nežinodami. Žvelgiant į 2017 ir 2018 metais vykdytą vežėjų kontrolę ir fiksuotą pažeidimų augimo tendencijas, tampa akivaizdu, kad toks reglamentavimas yra nepakankamas ir sukeliantis nemažai dviprasmybių bei neaiškumų ne tik kontrolę vykdančioms pareigūnoms, bet ir patiems vežėjams. Kaip ir ankstesniais metais turime konstatuoti, kad tiek teisės aktų, reglamentuojančių lengvųjų taksi ir vežimo l/a automobiliais už atlygį veiklą, tiek koordinuotų kontroliuojančių institucijų veiksmų, kontroliuojant šią veiklą, trūksta. Pasikeitęs teisinis reglamentavimas atvėrė galimybę teisėtai teikti keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais paslaugas, praktiškai nesilaikant jokių kokybės ar griežtesnių transporto priemonių techninės būklės reikalavimų. Dėl šios priežasties iniciatyva, iš šios veiklos, eliminuoti žemiausios kokybės ar net apskritai neteisėtai paslaugą teikiančias įmones bei darbuotojus, tapo dar sudėtingesne ir deja, bet situacija ženkliai blogėja, o didžioji dalis keleivių vežimo paslaugų teikėjų tampa ne aukštesnės paslaugos kokybės siekiančios įmonės ir darbuotojai. Dar 2016 metais įstaigos išsakytos grėsmės, kad ryškėja tendencijos neteisėtai veikas dengti pavėžėjimo paslaugą, 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, išsipildė ir 2018 metais toliau buvo jaučiamos tokių pokyčių pasekmės.

Maršrutinių taksi situacijos analizė.

2018 metais, per pirmuosius 4 mėnesius, kuomet maršrutinių taksi paslaugos buvo teikiamos ne integruotoje el. bilieto sistemoje, užfiksuoti 3 teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymo atvejai. 2017 metais, per visus metus, buvo fiksuoti tik 4 tokie atvejai. Iki naujos maršrutinių taksi sistemos

starto buvo užfiksuoti ir 8 keleivių vežimo be bilieta atvejai, kai per visus 2017 metus tokių pažeidimų buvo užfiksuota tik 13 vnt.

2017 metais pradėta ir 2018 metais baigta įgyvendinti maršrutinių taksi sektoriaus pertvarka parodė, kad sprendimas šio sektoriaus vežėjus integruoti į vieningą el. bilieta sistemą, pasiteisino. Ši teiginį pagrindžia pirmaisiais mėnesiais užfiksuoti, jau bendrojoje sistemoje dirbančių maršrutinių taksi vairuotojų, kurių dauguma perėjo dirbti iš senojoje maršrutinių taksi sistemoje dirbusių vežėjų, pažeidimų skaičiai. Per 2018 m. gegužės mėnesį buvo užfiksuoti net 77 pažeidimai, kuomet keleiviai buvo vežami be bilieta. Visi pažeidimus padarę vairuotojai buvo patraukti administracinėn atsakomybėn. Vėliau, 2018 metais, maršrutinių taksi nusižengimų dėl keleivių vežimo be bilieta, fiksuota nebuvo.

Autobusų situacijos analizė

2018 metais nusižengimų autobusuose situacija išlieka stabili, bendras nusižengimų skaičius 2018 metais sudarė 27 vnt. Taip pat matoma nežymi keleivių vežimo be bilieta augimo tendencija (2017 m. – 11, 2018 m. – 13). Kontrolierių reikalavimo nevykdymo atvejų daugėjo nuo 1 atvejo 2017 metais iki 5 atvejų 2018 metais. Reikiamų dokumentų nepateikimo atvejų 2018 metais užfiksuoti 7 atvejai.

2018 metais, vadovaudamiesi Klaipėdos miesto savivaldybės suplanuotų patikrinimų skaičiumi, suintensyvinome išaugusio užsakomųjų ir specialiųjų reisų srauto kontrolę. Iš viso užfiksuoti 53 nusižengimo atvejai. 2018 metais keleivių vežimo užsakomaisiais reisais tvarkos pažeidimų atvejų užfiksuota net 31 atvejis, kai 2017 metais buvo fiksuoti tik 3 tokie atvejai. Specialiųjų reisų metu užfiksuotų pažeidimų skaičius išlieka panašus (2017 m. – 9, 2018 m. – 10).

2018 m. įstaiga toliau tęsė bendradarbiavimą su Klaipėdos rajono savivaldybe. Apžvelgus bendradarbiavimo su Klaipėdos rajono savivaldybe rezultatus, matome, kad šioje geografinėje dalyje veikiantys vežėjai prisitaikė prie aktyvios kontrolės pareigūnų veiklos ir pažeidimų skaičius nuosekliai mažėja.

2018 m. rugsėjo mėn. pradėtas bendradarbiavimas su Neringos savivaldybe. Iki 2018 metų pabaigos fiksuotas tik vienas keleivių vežimo be bilieta atvejis, tačiau vertinant tai, jog šioje teritorijoje didžiausi keleivių srautai formuojasi vasaros sezono metu, tikėtina, kad 2019 m., atliekant kontrolės veiksmus, bus nustatytas didesnis skaičius pažeidimų.

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2018 metais sukako 10 metų nuo rinkliavos administravimo pradžios. 2018 metai išlaikė tendenciją – surinkti daugiau rinkliavos nei praeitais metais. Viso buvo surinkta 1,929 mln. Eur. Per 10 metų pavyko išplėsti mokėjimo būdų skaičių nuo 3 iki 6, pvz. telefoninius mokėjimus

atliekantys vairuotojai turi dar didesni pasirinkimą - 2018 metų pabaigoje jau veikė 3 mobiliosios aplikacijos šalia iki šiol egzistavusios galimybės atsiskaityti 3 operatorių SMS. Kartu su naujomis mobiliosiomis aplikacijomis atsirado galimybė mokėti už konkretų stovėjimo laiką (start - stop), taip pat bankinio atsiskaitymo galimybė (banko kortele ir iš banko sąskaitos). 2018 m. vasarą 10 parkomatų buvo įrengti banko kortelių skaitytuvai.

2018 m. pabaigoje pavyko laimėti Klaipėdos miesto savivaldybės viešąjį pirkimą dėl naujos rinkliavos administravimo sutarties vykdymo nuo 2019-01-01. Atsiskaitymo forma buvo pasirinktas procentas nuo surinktos rinkliavos. Tai pagaliau pakeis iki šiol galiojusią ydingą praktiką, kad įstaigai, surinkus daugiau rinkliavos nei savivaldybė planuodavo, papildomos išlaidos dėl papildomų pajamų surinkimo nebūdavo apmokamos.

Proporcijos pagal mokėjimo būdą										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
inkasuota	80,07%	86,46%	84,50%	70,54%	67,68%	67,68%	70,89%	61,44%	57,17%	52,65%
SMS	3,49%	4,77%	6,91%	9,60%	10,76%	12,20%	13,14%	13,05%	15,35%	13,33%
užmaršumas					12,16%	11,66%	8,05%	8,48%	11,43%	10,39%
abonementai ir ledimai	16,43%	8,76%	8,59%	9,99%	9,39%	8,46%	7,92%	17,03%	15,54%	14,85%
mob aplikacija									0,50%	7,48%
banko kortelės										1,30%

2018 m. rinkliavos nesumokėjimo, nedelsiant pastačius automobilį, atvejų užfiksuota 8 proc. daugiau nei 2017 metais (2017 m. – virš 37700, 2018 m. – virš 40800). Manome, kad užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo atvejų, nedelsiant pastačius automobilį, didėjimas buvo sąlygotas padidintų patikrinimų skaičiaus, efektyvaus darbo organizavimo principų taikymo, taip pat galimu sąmoningu rinkliavos sumokėjimo būdo pasirinkimu nemokėti rinkliavos, nedelsiant pastačius automobilį. Iš visų užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo, nedelsiant pastačius automobilį, atvejų, rinkliavos sumokėjimo iki kitos dienos 24 val. atvejų skaičius išaugo iki 77 proc. (2017 – apie 75 %). Daugiau nei 6200 vnt. užfiksuota galimų pažeidėjų statant automobilius nesilaikant kelių eismo taisyklių (apie 19 proc. daugiau atveju nei 2017 metais). Kelių eismo taisyklių pažeidėjų skaičiaus augimas rodo, kad apmokestintų Klaipėdos miesto teritorijų trūksta, automobilių statymo vietų trūkumas ir toliau didėja, todėl šio pobūdžio pažeidimų nuolatinė kontrolė yra būtina.

	2015	2016	2017	2018
Sumokėta rinkliava	68%	72%	75 %	77 %
Perduoti savivaldybei	30%	27%	24 %	22 %
Anuluoti pranešimai	2%	1%	1 %	1 %

Surašyti pranešimai	93%	90%	88%	87 %
KET	7%	10%	12%	13 %

Tai patvirtina ir faktas, kad išplėtus apmokestinto automobilių statymo zoną į Smiltynę, vien tik rinkliavos reguliavimo priemonių nepakako. Įstaigos kontrolieriams 2018 metais teko ne tik prižiūrėti rinkliavos surinkimą, tačiau kaip ir ankstesniais metais – reguliuoti eismą, ir tokių vietų mieste vis daugėja. Tik taip pavyko suvaldyti per didelio šioje vietoje individualaus automobilio eismo situaciją. Situacija dar labiau sunkėja išaugus lankytojų skaičiui į Jūrų muziejų, po rekonstrukcijos. 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.

1 bilieto vidutinė vertė eurais						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
R	0,55 €	0,68 €	0,85 €	1,11 €	1,23 €	1,31 €
G	0,49 €	0,55 €	0,56 €	0,78 €	0,77 €	0,79 €
M		0,71 €	0,68 €	0,55 €	0,53 €	0,55 €
Z	0,53 €	0,71 €	0,65 €	0,88 €	0,76 €	0,78 €

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 tapo tik elektroniniais. Tai ne tik pagreitino leidimų išdavimą, tačiau ir sudarė galimybes pareiškėjui leidimą gauti iš namų/biuro be tiesioginio kontakto su darbuotojais. Leidimų perdavimas įstaigai pagerino parkavimo kontrolę. 2018 metais iš esmės pavyko eliminuoti netinkamų leidimų naudojimo (nukritę ar ne su visais matomais rekvizitais) gyventojų leidimų atvejų skaičių, tačiau nuosekliai auganti tendencija – neįgaliojo kortelių ne palikimo arba netinkamo palikimo skaičiaus augimas.

viso sausis-gruodis	2016	2017	2018
leidimai	4624	4362	5137
rezervacija	1974	2011	2588
abonementai	3222	3348	3618
	9.820	9.721	11.343

2017 metais, laimėję Klaipėdos rajono savivaldybės skelbtą konkursą, pradėjome administruoti atskiras pajūrio ruožo automobilių stovėjimo aikšteles (Olandų kepurės ir Karklės kaimo). 2018 metais šios veiklos vykdymas yra tęsiamas. 2018 metų rezultatai rodo, kad mokamas automobilių stovėjimas pajūrio zonoje (tiek Klaipėdos miesto, tiek Klaipėdos rajono teritorijoje) yra būtinas, norint tinkamai valdyti transporto srautus ir bent iš dalies riboti šį srautą.

Lyginant su 2017 metais, rinkliavos surinkimas ir fiksuojamų rinkliavos nesumokėjimo atvejų skaičius išaugo 2 kartus (2017 m. – 123 pranešimai, 2018 m. – 268 pranešimai, 2017 m. – 12,5 tūkst., 2018 m. – 17,6 tūkst. eurų rinkliavos). Augantis surašomų pranešimų skaičius ir surenkamos rinkliavos suma, taip pat nemažėjantis transporto priemonių skaičius indikuoja, kad rinkliavos didinimo būtinybė rekreacinėje Klaipėdos miesto ir rajono teritorijoje yra būtina.

ĮSTAIGOS PASLAUGŲ VERTINIMAI

Praėjusią vasarą Savivaldybės administracijos užsakymu sociologai atliko išsamią klaipėdiečių apklausą: Buvo klausta, kokios viešosios paslaugos yra svarbios, kaip gerai tų paslaugų teikėjai atlieka savo darbą. Žmonių atsakymai parodė, jog viešojo transporto kokybę klaipėdiečiai vertina geriausiai.

Miestiečių klausta ir to, kiek apskritai konkrečios paslaugos yra svarbios. Vertintinų paslaugų sąrašė buvo tiek paslaugos, kuriomis naudojames kasdien (pvz., vandentiekio ir kanalizacijos), tiek ir aktualios tikrai ne kiekvienam ar ne kasdien (paslaugos verslui, socialinės paslaugos ir pašalpos).

Maloniai netikėta buvo konstatuoti, jog klaipėdiečiai pagal svarbą viešojo transporto paslaugą (dešimtbalėje „svarbumo“ skalėje įvertinta 8,6 balo) priskiria veikiau pačioms būtiniusioms visiems gyventojams (viešosios tvarkos ir rimties palaikymo – 9,1 balo, vandentiekio – 9,0 balo) nei reikalingoms ne visiems ar visada (paslaugos verslui – 6,3 balo, socialinės paslaugos ir išmokos – 7,0 balo).

Atsižvelgiant į tai, jog didelė dalis tų apklaustų klaipėdiečių kelionei naudoja asmeninį transportą, panašu, jog ir klaipėdiečiai vairuotojai apklausoje pripažino didelę viešojo transporto sistemos paslaugų svarbą.

O viešojo transporto paslaugų kokybės apibendrintas vertinimas dešimtbalėje sistemoje yra 8,4. Taigi galime sakyti, jog vertinimo „puikiai“ dar nepasiekėme, tačiau esame netoli „labai gerai“ ir tikrai dar turime kur tobulėti. Tačiau, palyginus, kad komunalinio ūkio paslaugos įvertintos tik 7,2 balo, aplinkos tvarkymo – 7,1 balo, švietimo įstaigų paslaugos – 7,5 balo, tai džiugina.

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 16 281 (2017 – 7563) arba daugiau nei dvigubai įvairių kreipimųsi. 2017 metais klientai daugiausiai rinkosi bendravimą telefonu. Skambučių telefono linija 8-800 12344 išaugo daugiau nei 2 kartus - iki 15

719 (2016 m. – 7 130). Tuo tarpu gautų atsiliepimų skaičius ūgtelėjo nežymiai, tačiau jų dalis bendroje komunikacijoje išliko nedidelė – 562 (2017 m. – 556).

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

2018 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.

2018 metai tendencijos lenktynėse išliko tokios pačios kaip prieš metus. Vėl buvos rastas savanoris bėgikas bei įtraukta nauja keliavimo rūšis – maršrutiniai taksi. Paskutinių 4 metų tendencija aiški – automobilis estafetės trasoje tapo lėčiausias keliavimo būdas.

	2015		2016		2017		2018	
	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.	vieta	laikas, min.
Autobusas	2	28	3	24	3	25	1	21
Automobilis	4	37	5	32	5	31	5	25
Dviratis	1	23	1	17	1	17	2	22
Bėgikas	-	-	4	31	-	-	6	31
Elektromobilis	2	28	2	20	2	22	3	23
Maršrutinis taksi							4	24

2018 metais įstaiga dalyvavo “PORTIS“ ir “Interconnect“ projektų veikloje, bei metų pabaigoje, patvirtinus naujo projekto “Parking get Smart“ finansavimą, planuoja veiklas 2019 metais.

Dalyvavimo „Pietų Baltijos“ programos projekte „Parking gets smart“ tikslas, projekto metu sukurti atvirą duomenų platformą, kuri padėtų miesto gyventojams ir svečiams apsispręsti naudotis viešuoju transportu, taip pat iš dalies išspręstų automobilių statymo problemas žemyninėje Klaipėdos miesto dalyje ir Smiltynėje. Projektu siekiama sukurti realiu laiku matomos informacijos sistemą iš automobilių stovėjimo aikštelių Klaipėdos mieste ir Neringoje, suderinant teikiamą

informaciją su viešojo transporto tvarkaraščiais, keliaujantiems į Neringą ar Smiltynę. Šiuo projektu taip pat siekiama glaudesnio bendradarbiavimo su Neringos miesto savivaldybe.

PROBLEMOS IR GRĖSMĖS

Didžiausias iššūkis 2019 metais bus savivaldos rinkimai. Turint galvoje, jog sistemos išlaikymui reikia tiek miesto, tiek sistemoje dalyvaujančių, miesto ir rajonų savivaldybės finansinio indėlio, tiek politinės valios, ypatingai rajonų savivaldybėse atsispirti permainų bijančių vietinių vežėjų spaudimui, tai bus nemenkas iššūkis. Tačiau atsiradusį (laikiną, tikimės) regioninės transporto politikos neapibrėžtumą turime vertinti kaip grėsmę, tačiau ir kaip galimybę.

Mažėjantis Klaipėdos gyventojų skaičius, didėjančios ridos sąnaudos, mažiausios tarp didžiųjų miestų bilietų kainos ir rinkliava už automobilių stovėjimą, kelia grėsmę finansiniam viešojo transporto sistemos stabilumui.

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. 2018 m. įstaigoje ir toliau buvo vykdomas 6 mėn. įstaigos darbuotojų individualios veiklos vertinimas. Įstaiga ir toliau tobulino įstaigai pavestų veiklų valdymą, personalo kvalifikaciją tokiomis priemonėmis:

- personalo kvalifikacijos kėlimas, dalyvaujant vietiniuose specializuotose mokymuose bei tarptautiniuose projektuose;
- Lietuvos integracijos į ES teikiamų galimybių išnaudojimas, vykdamas tarptautinius projektus ES fondų lėšomis;
- naujų IT priemonių diegimas viešajame transporte ir vietinės rinkliavos už automobilių stovėjimą administravime;

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