

VIEŠOSIOS ĮSTAIGOS „KLAIPĖDOS KELEIVINIS TRANSPORTAS“

2024-2026 METŲ STRATEGINIS VEIKLOS PLANAS

Šia veiklos strategija nustatomas viešosios įstaigos „Klaipėdos keleivinis transportas“ (toliau – įstaiga) tikslas - viešai teikti visuomenės nariams kokybiškas keleivių vežimo ir aptarnavimo paslaugas socialinėje ir transporto srityse.

Nustatydamą savo veiklos tikslus, uždavinius ir priemones, įstaiga vadovaujasi Klaipėdos miesto savivaldybės patvirtintais dokumentais bei kitais teisės aktais, reglamentuojančiais įstaigos vykdomą veiklą.

ĮSTAIGOS MISIJA

Tobulinti bei populiarinti viešojo transporto sistemą bei darnų judėjimą Klaipėdos mieste ir regione.

Įstaiga turi siekti bendrųjų veiklos rodiklių, atitinkančių Įmonės veiklos strategiją ir prisidedančių prie Klaipėdos miesto savivaldybės strateginiuose planavimo dokumentuose numatytų tikslų pasiekimo:

Finansiniai lūkesčiai – užtikrinti pagrindinės veiklos – keleivių vežimo - finansinį rezultatą pagal Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos patvirtintą subsidiją, o kitose veiklose dirbti nenuostolingai.

ĮSTAIGOS ĮGYVENDINAMAS STRATEGINIS TIKSLAS

Vystyti subalansuotą miesto ir regiono susisiekimo sistemą.

APLINKOS IR IŠTEKLIŲ ANALIZĖ

IŠORĖS VEIKSNIAI

Įstaigos veiklai daro įtaką politiniai - teisiniai, ekonominiai, socialiniai ir technologiniai išorės veiksniai.

Politiniai-teisiniai veiksniai

2003 m. kovo 27 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu buvo įkurta viešoji įstaiga „Klaipėdos keleivinis transportas“. Vėšl „Klaipėdos keleivinis transportas“ – ne pelno siekianti organizacija, veikianti transporto ir socialinėse srityse ir viešai teikianti šių sričių paslaugas visuomenės nariams. Savo veikloje įstaiga vadovaujasi Lietuvos Respublikos Konstitucija, Lietuvos Respublikos viešųjų įstaigų įstatymu, Civiliniu Kodeksu, Lietuvos Respublikos kelių transporto kodeksu ir kitais Lietuvos Respublikos įstatymais, Vyriausybės nutarimais bei norminiais aktais, reglamentuojančiais įstaigos veiklą, o taip pat įstaigos įstatais. Viešosios įstaigos steigėjas – Klaipėdos miesto savivaldybės taryba (2003 m. kovo 27 d., patvirtinta Klaipėdos m. savivaldybės tarybos sprendimu Nr.1-81 „Dėl viešosios įstaigos „Klaipėdos keleivinis transportas“ steigimo“).

Vėšl „Klaipėdos keleivinis transportas“ veikla vykdoma atsižvelgiant ne tik į minėtų teisės aktų nuostatas, bet taip pat ir į 2012 m. balandžio 26 d. Klaipėdos miesto tarybos sprendimą Nr. T2-120 „Dėl pavedimų, valdant viešąjį transportą“.

Įstaigai taip pat pavesta įgyvendinti Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos 2003 m. kovo 27 d. sprendimu Nr. 1-81 patvirtintą Vieningos bilietų sistemos įgyvendinimo Klaipėdos mieste programą. Šiam tikslui įgyvendinti 2011 m. lapkričio 9 d. Klaipėdos miesto savivaldybės administracija Savivaldybės turto panaudos sutartimi Nr. J11-60 perdavė VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ keleivių informavimo techninę ir programinę įrangą, skirtą keleivių informavimui ir transporto judėjimo valdymui bei apskaitai.

Siekdama palaikyti mažesnius viešojo transporto įkainius Klaipėdos miesto savivaldybė 2009 m. rugsėjo 25 d. Klaipėdos miesto savivaldybės tarybos sprendimu Nr.T2-332 “Dėl negyvenamųjų patalpų S. Daukanto g. 15, Klaipėdoje, perdavimo neatlygintai naudotis pagal panaudos sutartį VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ įstaigai perdavė negyvenamąsias patalpas įstatuose numatytai keleivių vežimo ir aptarnavimo paslaugos veiklai.

Įstaigos teikiamų keleivių vežimo paslaugos vietinio susisiekimo maršrutais bilietų tarifus bei viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontroliavimo bei mokamos automobilių statymo sistemos administravimo įkainius nustato Klaipėdos miesto savivaldybės Taryba. Viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontroliavimo bei mokamos automobilių statymo sistemos administravimo kiekius, o taip pat ir keleivių vežimo paslaugos vietinio susisiekimo maršrutais ridą bei administravimo dalį tvirtina Klaipėdos miesto savivaldybės administracijos direktorius.

Įvertinus, kad visus šiuos įstaigai svarbius sprendimus priima politinio pasitikėjimo organai, politinė rinkiminių ciklų įtaka įstaigos veiklai yra didelė.

Ekonominiai veiksniai

Ekonominiai veiksniai turi didelį poveikį įstaigos veiklai. Esminis įstaigos finansinę situaciją stabilizuojantis elementas yra tai, kad pagrindinei įstaigos vykdomai veiklai - keleivių vežimui vietinio susisiekimo maršrutais - yra taikomas lengvatinis 9 proc. PVM tarifas.

Tačiau didelė priklausomybė nuo politinių veiksnių, siūlymai taikyti lengvatas ir/ar siūlymai vykdyti nuostolingą ridą, be galimo finansavimo šaltinio, gali daryti didelę įtaką ekonominiams sprendimams ir rezultatams.

Įstaigos iniciatyva, siekiant užtikrinti, kad kuo objektyvesni ekonominiai kriterijai lemtų viešojo transporto tarifų pokyčius, nuo 2011 m. Klaipėdos miesto savivaldybė patvirtino viešojo transporto tarifų vertinimo metodiką, leidžiančią objektyviai įvertinti keleivių vežimo savikainą, kainų rinkodarą bei finansinių nuostolių - jeigu tokie susidaro dėl sprendimo turėti mažesnius keleivių vežimo tarifus nei yra objektyvi keleivių vežimo kaina - kompensavimo tvarką.

Socialiniai veiksniai

Demografiniai pokyčiai, migracija, gyventojų požiūriai, nuostatos, gyvenimo stilius – šie veiksniai taip pat turi įtakos įstaigos veiklai.

Per pastaruosius metus pagaliau pasikeitė miesto demografijos vektorius. Beveik 30 metų nuosekliai mažėjęs gyventojų skaičius ėmė augti nuo 2019-ųjų metų. 2023 01 01 dienos STD duomenimis klaipėdiečių buvo 158 420, 2024-01-01, išankstiniais duomenimis, 159 396. Nuosekliai augo ir rajono gyventojų skaičius, šių metų pradžioje jis siekė 67 280 (2023-01-01 - 63 990).

Lojalių viešojo transporto keleivių, besinaudojančių terminuotais bilietais, skaičius gerokai pasikeitė (jų kelionių dalis sudaro daugiau nei 60 proc. visų kelionių).

Tačiau lygia greta didėjo ir automobilizacijos lygis. Parkavimo leidimų 2018-aisiais išduota 5 137, 2021-aisiais – 6 589, 2022-aisiais – 12 020, 2023 – 12 222, dar 5 236 skirtingos trukmės lengvatiniai abonementai (2018-aisiais– 3 618). Nuosekliai didėja ir vieno parkavimo bilieto vertė.

Šiuos rodiklius laikome tikslesniais automobilizacijos indikatoriais nei automobilių registracijos dinamika, nes jie atspindi ne vien formalų automobilio turėjimą, bet ir jo intensyvią eksploataciją mieste. Reikia pripažinti, kad reali Klaipėdos miesto transporto politika per gyventojų leidimų ir parkavimo įkainių tarififikaciją šiandien skatina klaipėdiečius naudotis asmeniniu automobiliu.

Technologiniai veiksniai

Naujų informacinių technologijų plėtra, spartus jų tobulėjimas lemia intensyvius informacinės visuomenės pokyčius.

VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“, diegiant informacinių technologijų inovacijas viešajame transporte, yra viena iš lyderių ne tik Lietuvoje, bet ir tarp vidutinių Europos Sąjungos miestų. Įstaiga pirmoji Lietuvoje 2007 m. vasario mėn. startavo su elektroniniu bilietu viešajame transporte, 2019 metais e. bilieto sistema buvo iš pagrindų atnaujinta ir atlaikė stresinį veikimą pandemijos metu.

2021 metais įdiegėme IT sprendimus parkavimo srityje – turime aikšteles (iš viso daugiau nei 600 vietų Smiltynėje, piliavietėje ir Šiaurės raga, Senamiestyje) ir gatvių atkarpas (Žvejų g.), kuriose realų parkavimo vietų užimtumą skaičiuoja išmanios kameros / davikliai, laisvų vietų skaičius transliuojamas viešai. Susiderinus su kolegomis iš Neringos m. savivaldybės, tokius pat duomenis rodome ir apie vietų skaičių Nidoje.

2023 m. vieni pirmųjų Lietuvoje pradėjome naudoti išmaniają vietinės rinkliavos kontrolės sistemą, paremtą automobilių numerių skenavimu ir automatinį duomenų perdavimu į naudojamą administravimo programinę įrangą. Tokie sprendiniai ženkliai didina darbo našumą ir kontrolės efektyvumą.

2024 m. baigiama integruoti su LR Informatikos ir ryšių departamentu ir keleiviniam transportui skirtų eismo juostų srautų stebėjimo ir kontrolės sistema. Ši integracija taip pat sukurs galimybę automatizuoti galimų pažeidimų perdavimą ir viso proceso vykdymą.

Vertinant kaimyninių šalių (Latvijos, Estijos, Lenkijos) bei kitų ES šalių viešojo transporto informacines priemones, kurių pagalba galima planuoti kelionę, šiuo metu veikianti interneto svetainė neatsilieka nuo kitų šalių pateikiamos informacijos kiekiu, turiniu, interaktyvumu. Atviri duomenys yra atiduodami trečių šalių sprendiniams – pvz. Trafi ir kitos programėlės ir Google maps Transit.

Vertinant 3-jų metų laikotarpį, pastaruoju metu didžiausią įtaką viešojo transporto sistemai daro įvairių techninių sprendinių vystymas – atsiskaitymas bekontaktoje banko kortele (*įgyvendinta 2023 metais*), naujų apmokėjimo būdų diegimas (*mokėjimo inicializavimo paslauga*), naujos bilietų rūšys (*nauji vienkartiniai QR aplikacijos bilietai*) ir kiti galimi mokėjimo už kelionę būdai, kurie leidžia keleiviui taupyti, patogiai apmokėti kelionę. 2023 m. pasirašyta sutartis dėl įrankio, kuris dirbtinio intelekto ir mašininio mokymosi technologijų pagrindu padėtų optimizuoti viešojo transporto maršrutų sudarymo sistemą ir procesus, sukūrimo.

2023 m. įstaiga tapo ES finansuojamo projekto BATS partnerė. Šio projekto metu planuojama įgyvendinti veiklas, kuriomis bus įdiegta įranga, realiu laiku perduodanti duomenis apie konkrečios atkarpos dviračių takų meteorologines sąlygas ir jų būklę, taip skatinant naudojimąsi dviračiais ir šaltuoju metų laiku.

VIDAUS VEIKSNIAI

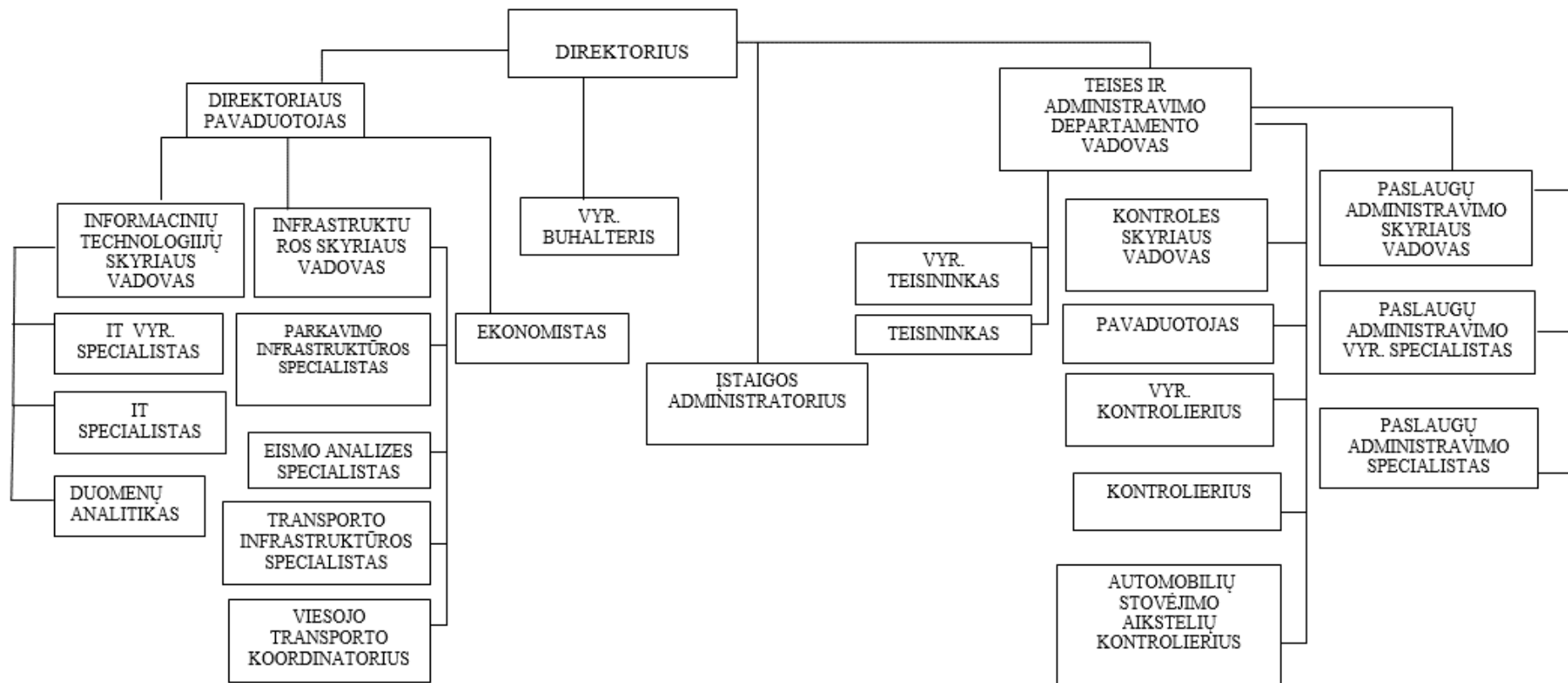
Įstaigos veiklos efektyvumas priklauso nuo jos organizacinės struktūros, žmogiškųjų išteklių, planavimo sistemos, techninių priemonių, finansavimo šaltinių stabilumo, apskaitos organizavimo ir

vidaus kontrolės sistemos. Todėl pastaruoju metu, kai vis daugiau susiduriame tiek su naujų darbuotojų atradimo, tiek su dirbančiųjų įstaigoje motyvacijos problema, šiai sferai reikia skirti ypatingą dėmesį.

Organizacinė struktūra

Įstaigos organizacinė struktūra parengta vadovaujantis įstaigos įstatais ir atsižvelgiant į jai priskirtas funkcijas. Įstaigos struktūrinė schema patvirtinta VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“ direktoriaus 2022 m. sausio 12 d. įsakymu Nr. V1-7

VŠĮ „Klaipėdos kelevinis transportas“
STRUKTŪRINĖ SCHEMA



Etatu sąrašas

Įstaigos etatų sąrašas patvirtintas VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ direktoriaus 2023 m. sausio 31 d. įsakymu Nr. V1-25 (2023 m. rugpjūčio 23 d. V1-93 redakcija).

Eilės numeris	Pareigybė	Etatų skaičius
I	Įstaigos direktorius, Įstaigos direktoriaus pavaduotojas, departamento vadovas <u>1. Direktorius</u> <u>2. Direktoriaus pavaduotojas</u> <u>3. Teisės ir administravimo departamento vadovas</u>	<u>1</u> <u>1</u> <u>1</u>
II	Skyrių vadovai, padalinių vadovai <u>4. Infrastruktūros skyriaus vadovas</u> <u>5. Informacinių technologijų skyriaus vadovas</u> <u>6. Kontrolės skyriaus vadovas</u> <u>7. Paslaugų administravimo skyriaus vadovas</u> <u>8. Vyr. buhalteris</u>	<u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u>
III	Vyriausieji specialistai, skyrių vadovų pavaduotojai <u>9. Kontrolės skyriaus vadovo pavaduotojas</u> <u>10. Vyr. teisininkas</u> <u>11. Teisininkas</u> <u>12. Paslaugų administravimo vyr. specialistas</u> <u>13. Vyr. kontrolierius</u> <u>14. Vyr. informacinių technologijų specialistas</u> <u>15. Ekonomistas</u> <u>16. Parkavimo infrastruktūros specialistas</u> <u>17. Eismo analizės specialistas</u> <u>18. IT specialistas</u> <u>19. Duomenų analitikas</u> <u>20. Transporto infrastruktūros specialistas</u>	<u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>2</u> <u>4</u> <u>2</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>3</u>
IV	Specialistai <u>21. Paslaugų administravimo specialistas</u> <u>22. Kontrolierius</u> <u>23. Automobilių stovėjimo aikštelių kontrolierius</u> <u>24. Įstaigos administratorius</u> <u>25. Viešojo transporto koordinatorius</u>	<u>4</u> <u>9</u> <u>11</u> <u>1</u> <u>4</u>
Iš viso etatų:		<u>56</u>

Vertindami 2020-2023 metų laikotarpį galime pasidžiaugti, jog viena iš didžiausių žmogiškųjų išteklių grėsmių - nuolatinė darbuotojų migracija nepalietė didžiosios dalies įstaigos struktūros. Šiuo metu vidutinis įstaigos darbuotojų darbo stažas yra 7 metų. Pagrindinė priežastis, lemianti darbuotojų kaitą, išlieka ta pati – susidaręs kritiškai nepalankus darbo sąlygų ir darbo užmokesčio santykis. Darbuotojų migracijos valdymas kontrolės, transporto infrastruktūros ir IT funkcijas atliekančių

darbuotojų padaliniuose iš esmės grindžiamas nuolatinėmis pastangomis gerinti darbuotojų darbo sąlygas. Įstaigos darbuotojai, dirbantys nurodytose padaliniuose, linkę keisti darbą, nes mano, kad mokamas darbo užmokestis neatitinka reikalaujamų pastangų ir kvalifikacijos, kurie yra būtini atliekant tokio pobūdžio darbus. Esmine problema išlieka nekonkurencingas darbo užmokesčio lygis žemesniosios ir vidurinės grandies darbuotojų pozicijose.

Siekiant keisti susidariusią situaciją, įstaigoje ir toliau nuolat įgyvendinamos ir nuolat peržiūrimos motyvacinės sistemos, atliekami nuolatiniai darbuotojų ir jų tiesioginių vadovų pokalbiai, stengiamasi užtikrinti kuo priimtinesnes darbo sąlygas (įskaitant kokybiškų ir patogių darbo rūbų ir darbo priemonių suteikimą), esant galimybėms juos skatinti, užtikrinti kasmetinius visų įstaigos darbuotojų mokymus jų pasirinktomis temomis.

Siekiant išlaikyti konkurencingą atskirų specialybių darbuotojų darbo užmokestį, koreguotas įstaigos etatų sąrašas, dalį darbuotojų specialybių priskiriant prie vyriausiųjų specialistų grupės (kontrolierių, transporto infrastruktūros specialistų), sukurtas darbuotojų darbo užmokesčio minimalios ir maksimalios ribos indeksavimo mechanizmas. Tęsiami sprendimai, padedantys išvengti susirgimų rizikos (pvz. atskirų darbuotojų grupių darbuotojų skiepijimas nuo gripo ir erkinio encefalito), įstaigos darbuotojai pradėti drausti papildomu sveikatos draudimu. Tačiau vertinant darbo rinkos tendencijas ir įstaigos finansinius pajėgumus, matome, jog konkuruoti darbo rinkoje su panašaus pobūdžio funkcijas atliekančiomis organizacijomis galimybių kol kas nėra daug.

Sparčiai vykstant viešojo transporto sistemos plėtrai į Klaipėdos rajono teritoriją, neišvengiamai didės poreikis didinti įstaigos darbuotojų skaičių plečiant eismo analizės ir/ar transporto infrastruktūros specialistų etatus.

Įstaiga, atnaujinus e.bilieto sistemą, operuoja milžinišku kiekiu statistikos (2023 metais daugiau 22 mln. el. bilietų žymėjimo įrašų). Vis daugiau duomenų gaunama apie automobilių rinkliavos rinkimą. Šie duomenys naudojami maršrutų planavimui, tvarkaraščių tobulinimui, eismo sąlygų vertinimui ir siūlymų teikimui, Darnaudo judumo plano monitoringui. Esami žmogiškieji resursai jau riboja galimybes visa apimtimi išnaudoti šiuos duomenis, todėl 2020 metais įsigijome duomenų analizės įrankio licenciją, toliau ieškome sprendinių kaip stiprinti analitinę dalį – esamų pareigybių korekcijos, esant galimybėms - naujo kvalifikuoto personalo paieška.

Planavimo sistema

Įstaigos veikla planuojama remiantis 2011 m. lapkričio 24 d. Klaipėdos miesto tarybos sprendimu Nr. T2-373 „Dėl savivaldybės įmonių, viešųjų įstaigų, akcinių ir uždarytųjų akcinių bendrovių strateginių veiklos planų rengimo ir įgyvendinimo stebėsenos tvarkos“: pradėtas rengti įstaigos strateginis veiklos planas 2012-2014 metams. Vadovaujantis sprendime pateiktomis rekomendacijomis, rengiant įstaigos strateginį veiklos planą nustatomos pagrindinės veiklos kryptys planuojamam laikotarpiui ir būdai, kaip efektyviausiai panaudoti turimus ir planuojamus gauti finansinius, materialinius ir darbo išteklius numatytiems tikslams pasiekti, užsibrėžtiems uždaviniams įgyvendinti.

Finansinis planas:

tūkst. eur	2024	2025	2026
KELEIVIŲ VEŽIMAS			
Klaipėdos miestas			
Pardavimų pajamos	10 554	11 263	11 939
Kompensacijos	8 705	8 836	9 189
Nuostolis	1 606	2 358	3 768
Sąnaudos	20 865	22 457	24 897
REZULTATAS	0	0	0
Klaipėdos rajonas			
Pardavimų pajamos	302	546	682
Kompensacijos	225	575	662
Nuostolis	477	909	1 000
Sąnaudos	1 000	2 058	2 373
Kretingos, Šilutės rajonai			
Nuostolis	22	28	30
Sąnaudos			
REZULTATAS	4	0	0
RINKLIAVOS ADMINISTRAVIMAS			
Klaipėdos miestas			
pajamos	939	979	988
sąnaudos	934	974	985
REZULTATAS	5	5	3
Klaipėdos rajonas (Karklė)			
pajamos	22	23	24
sąnaudos	22	22	23
REZULTATAS	0	1	1
Kitos veiklos			
viešojo transporto priežiūros ir paslaugų kokybės kontroliavimas			
pajamos	72	85	90
sąnaudos	72	85	90
REZULTATAS	0	0	0
Susisiekimo sistemos priemonių priežiūra (KIŽ, skačiuokliai, dviračių laikyklos)			
pajamos	12	15,0	15,0
sąnaudos	12	14,5	14,5
REZULTATAS	0,0	0,5	0,5

Ryšių sistema, informacinės ir komunikavimo sistemos

Įstaiga turi sukūrusi išplėtotą ryšių sistemą: sukurta informacinė ir komunikavimo sistema. Kiekvienas darbuotojas turi galimybę naudotis telefono ir interneto ryšiu. Tai leido sėkmingai pereiti į nuotolinio darbo režimą nebloginant klientų aptarnavimo, atskirais atvejais net ir siūlant spartesnį klausimo išsprendimą (parkavimo leidimai ar e.bilietai internetu). Išplėtotą informacinę sistemą leidžia operatyviai įsijungti į klientų poreikių tenkinimo ir klausimų sprendimo procesą, leidžia išsiųsti paaiškinimus ir atsakymus greičiausiu būdu, operatyviai keisti informaciją. Reputacine prasme labai svarbios tapo modernios kameros transporto priemonėse, kurių pagalba gerokai sparčiau ir objektyviau yra sprendžiami skundai dėl paslaugos teikimo (194 iš 219 transporto priemonių turi šią galimybę).

Įstaiga daug dėmesio skiria vykdomų veiklų grįžtamajam ryšiui su vartotojais. Savo pasiūlymus, pageidavimus ir priekaištus vartotojai gali pateikti kokybės linija ir įstaigos internetinėje svetainėje, Facebook. Visa ši informacija užfiksuojama, išanalizuojama ir į ją yra atsižvelgiama priimanant tolimesnius sprendimus.

2022 metų pradžioje tobulinome komunikacijos priemones – pasirašėme sutartį dėl skambučių centro paslaugos. Kadangi klientų tendencijos bendrauti tiesiogiai augimas akivaizdus, perspektyvoje telefono linijai planuojame daugiau aiškinamųjų/tiesioginio kontakto funkcijų.

Į įstaigos paslaugų vartotojų laiškus internetinėje svetainėje, socialinio tinklo paskyroje 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 tarpusavio pasitikėjimo ryšys.

Nors dalį pagrindinės informacijos, teikiamos klientams, esame robotizavę, tačiau klientai ieško būdų pabendrauti tiesiogiai su mūsų darbuotojais. Pandemijos ir karantino patirtis rodo, jog kontaktinio darbo apimtis neišvengiamai siaurės.

2024 m. bus ieškoma būdų optimaliausiai klientų aptarnavimui pasitelkti dirbtinio intelekto įrankius.

Buhalterinei apskaitai naudojama apskaitos programa - „Rivilė“. Dokumentų valdymo sistema nuo 2023 metų - „Avilys“.

Vidaus darbo kontrolės sistema

Įstaiga yra įdiegusi vidaus kontrolės, įskaitant finansų kontrolę, sistemas, kurių dėka siekiama užtikrinti įstaigos veiklos teisėtumą ir finansų valdymo principų: ekonomiško, efektyvumo, rezultatyvumo bei skaidrumo, - laikymosi:

1. sukurta buhalterinės apskaitos sistema ir patvirtinta Finansų kontrolės tvarka;
2. parengti ir patvirtinti vidaus dokumentai:
 - pareiginiai nuostatai;
 - darbų saugos instrukcijos;
 - vidaus darbo tvarkos ir kitos taisyklės;
 - darbuotojų darbo apmokėjimo sistemos aprašas;
 - transporto priemonių tikrinimo ir fiksavimo bei kontrolės procedūros tvarka;
 - komercinių paslapčių saugojimo tvarkos aprašas;
 - asmens ir vaizdo duomenų tvarkymo taisyklės;

Įstaigos vadovas atsakingas už vidaus kontrolės sistemos sukūrimą, palaiko pozityvią aplinką vidaus kontrolės sistemos veikimui.

2012 m. kovo 5 d. VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ direktoriaus įsakymu Nr. V1-23 patvirtinta VšĮ „Klaipėdos keleivinis transportas“ darbuotojų tarnybinės veiklos vertinimo tvarka, kuri

nustato KKT darbuotojų tarnybinės veiklos vertinimo procedūras, už vertinimą atsakingus asmenis, veiklos įvertinimo pagrindus ir priemones.

Vadovaujantis viešųjų įstaigų įstatymu kasmet vykdomas įstaigos veiklos ir finansinis auditas, kurio išvados pateikiamos įstaigos savininkui – savivaldybės administracijai kartu su veiklos ir finansine ataskaita.

Siekiant efektyviai naudoti lėšas, laikomasi Viešųjų pirkimų įstatymo nuostatų, paskirti asmenys, atsakingi už viešųjų pirkimų vykdymą bei korupcijos prevenciją.

STIPRYBIŲ, SILPNYBIŲ, GALIMYBIŲ IR GRĖSMIŲ ANALIZĖ (SSGG)

Remdamiesi atliktos išorės ir vidaus veiksmų analizės rezultatais, nustatome įstaigos stipriąsias ir silpnąsias vietas, kurios parodo realias įstaigos galimybes ir grėsmes.

Stiprybė – tai įstaigos vidiniai sugebėjimai.

Silpnybės – tai tie įstaigos bruožai, kurie paprastai mažina jos konkurencinį pranašumą kitų įstaigų atžvilgiu ir menkina gebėjimą teikti aukštos kokybės paslaugas ir produktus.

Grėsmė yra pagrįstai tikėtinas įvykis, kuriam įvykus, įstaigai būtų padaryta žymi žala.

Galimybė yra aplinkybių, galinčių duoti realios naudos, kombinacija.

Stiprybės

- Gera įstaigos ir klientų aptarnavimo centro lokalizacija – įstaiga įsikūrusi miesto centre.
- Aukšta įstaigos reputacija bei profesionalūs, kvalifikuoti žmogiškieji ištekliai. Sukaupta 20 metų specializuota patirtis.
- Gerai išplėtotas viešojo transporto maršrutų ir tvarkaraščių tinklas, aiškiai pagrįstas finansiniais resursais.
- Stabili ir tvari finansinė situacija.
- Stabiliai veikianti ir naujinama IT sistema.
- Sėkmingas bendradarbiavimas su Klaipėdos ir Neringos miestų bei Klaipėdos ir Kretingos rajonų savivaldybių administracijomis, su kitų Lietuvos bei ES miestų transporto sistemas organizuojančiomis įstaigomis bei organizacijomis, mokymo institucijomis, visuomeninėmis organizacijomis.
- Įstaigai pavestos vykdyti kitos programos padeda siekti pagrindinės veiklos tikslų.

Silpnybės

- Dideli sezoniniai pajamų svyravimai, įtakojantys įstaigos finansinį stabilumą ir vykdomas veiklas.
- Miesto transporto sistemos kiekybinių ir kokybinių rodiklių tyrimų trūkumas.
- Viešojo transporto bei darnaus judumo prioriteto svarbos išaiškinimo trūkumas.
- Žemas specialistų ir vyresniųjų specialistų darbo užmokesčio lygis.

Galimybės

- Bendradarbiaujant su kitomis Klaipėdos regiono savivaldybėmis kurti bendrą/integruotą regiono viešojo transporto tinklą bei vieningą bilietų sistemą, prioritetą teikiant maršrutams į Klaipėdos miestą, bei darnaus judumo sistemas.
- Bendradarbiaujant su kitomis viešą susisiekimo paslaugą teikiančiomis organizacijomis - Klaipėdos regione dirbančiais autobusų, maršrutinių taksi bei taksi vežėjais, AB „Smiltynės perkėla“, „Lietuvos geležinkeliais“, savivaldybių viešųjų paslaugų teikėjais, kitais partneriais - kurti bendrus vartotojams patrauklius paslaugų paketus.
- Bendradarbiaujant su verslo įmonėmis plėtoti maršrutų ir tvarkaraščių tinklą.
- Plėtoti transporto e.bilietų galimybes, teikti daugiau viešųjų e.paslaugų; aktyvinti viešojo transporto bei darnaus judumo rinkodarą, naudojant įvairias informavimo priemones ir IT: informacines viešojo transporto švieslentes bei viešojo transporto laukimo paviljonus, reklamą internete, socialiniuose tinkluose, video ir spausdintą reklamą, standus, spaudą Klaipėdos regione ir kt.
- Prisidėti ribojant taršaus individualaus transporto eisimą, ypač centrinėje miesto dalyje ir pajūryje šiltojo sezono metu.
- Įstaigos misija, turima patirtis ir kvalifikacija leistų plėtoti/koordinuoti tokias darnaus judumo priemones kaip viešieji ir privatūs dviračiai ir jų infrastruktūra, P+R ir B+R (važiuok individualiu transportu ar dviračiu ir persėsk į viešąjį transportą) sistemas, įvairius automobilių dalinimosi projektus, propaguoti elektromobilius, koordinuoti eismo valdymą įgyvendinant viešojo transporto prioritetą.

Grėsmės

- Nepakankamas finansavimas įstaigos funkcijoms vykdyti ir plėtrai skatinti.
- Sprendiniai, skatinantys taršaus individualaus transporto ir mažinantys viešojo bei darnaus transporto plėtrą, taip pat sprendimų, skatinančių naudojimąsi viešuoju transportu, nepriėmimas.
- Pandemijos ir su tuo susiję suvaržymai.
- Makroekonominiai rodikliai (energetinių išteklių kainos, metinė infliacija).
- Koordinacijos tarp regiono savivaldybių, plėtojant viešąjį bei darnų transportą, stoka.
- Pasekmės dėl galimų ginčų tarp rinkoje veikiančių vežėjų ir Klaipėdos miesto savivaldybės bei jos valdomo vežėjo, realizuojant ketinimą sudaryti vidaus sandorį. Atsiradus grėsmėms kilti ilgai trunkantiems teisiniams ginčams, didžiąjai daliai įstaigos organizuojamos viešojo transporto sistemos gali tekti skubos tvarka ieškoti neplanuotų sprendimų, siekiant užtikrinti tinkamą ir nepertraukiamą viešojo transporto sistemos veikimą. Galima pasekmė – sumažėjusi konkurencija tarp likusių rinkos dalyvių ir šių priežasčių sąlygoti didesni siūlomi įkainiai konkursų metu.
- Aukštesni ekologiniai reikalavimai viešajam transportui ir Lietuvos Respublikos teisės aktuose nustatytas greitas perėjimas prie visiškai netaršaus (kol kas tik elektra) transporto kelia rimtų iššūkių sukurti infrastruktūrą, kuri užtikrintų stabilų ir nepertraukiamą viešojo transporto paslaugos teikimą.

Vykdydama įstaigai nustatytą pagrindinį Klaipėdos miesto savivaldybės patvirtintame strateginiame plane strateginį tikslą - vystyti subalansuotą miesto susisiekimo sistemą, įstaiga vykdo šiuos plane jai nustatytus 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.

UŽDAVINIŲ ĮGYVENDINIMO PRIEMONĖS

1-asis uždavinys. Formuoti patogų gyventojams viešojo transporto tinklą, jį optimizuojant atsižvelgus į reguliarių keleivių srautų tyrimus

Kelionių skaičius jau nuo 2021 m. kovo mėnesio pusės stabiliai pradėjo kilti. Prasidėjus naujiems mokslo metams 2022 m. rudenį, pagrindinių maršrutų rodikliai nebesiskyrė nuo 2019 metų. Stabilumo požymius visus 2022 metus rodė ir kelionių dinamika pagal bilietų rūšis – grįžo terminuotų (mėnesio ir ilgesni termino) bilietų naudojimas. 2023 metų duomenys rodo, jog metų kelionių skaičius siekia 238 1 gyventojui.

2023 metai - 58 maršrutų tinklu:

- *219 transporto priemonės (mažos talpos M2, dideli M3 autobusai), iš jų 57 varomi SGD ir 2 elektra;*
- *Transporto parko amžiaus vidurkis 10,5 metų;*
- *6 vežėjai parinkti konkursų būdu (konkursai vykdomi nuo 2003 metų);*
- *100 proc. kelionių su e. bilietu mieste (viso tinklo rodiklis 98,37 procentai).*
- *3 bilietų zonos;*
- *32 miesto autobusų maršrutai;*
- *3 maršrutinių taksi maršrutai mieste ir 2 priemiestyje (Palanga, Kretinga);*
- *21 privežamųjų autobusų maršrutų iš aplinkinių savivaldybių teritorijų į / iš Klaipėdą*

Siekdama užtikrinti sėkmingą strateginių uždavinių įgyvendinimą, įstaiga turi užtikrinti sėkmingą tarpinių užduočių įgyvendinimą:

1-asis tarpinis uždavinys: didesnis bendros viešojo transporto sistemos efektyvumas bei patrauklumas

1) 2022-2023 metais, pagal sutarties sąlygas, neatliktų reisų dalis gerokai pablogėjo, neatliktų reisų skaičius, didžiaja dalimi dėl vairuotojų trūkumo, pakilo iki 0,38 proc.

2) 2023 metais viešuoju transportu be bilieto važiuojančių fiksuotų pažeidėjų skaičius buvo 6 proc. didesnis nei 2022 metais. 2023 m. bendras fiksuotų pažeidimų skaičius yra didžiausias per laikotarpį nuo 2011 metų. Fiksuotų pažeidimų skaičiaus augimą sąlygojo stabiliai didėjantys keleivių srautai, taip pat efektyvesnė pažeidėjų kontrolė. Kontrolės veiksmų efektyvumo didėjimas sietinas su naujai įdiegta bankinių kortelių atsiskaitymo programine įranga, kuri suteikė kontrolieriams galimybes

iš anksto blokuoti bilietų skaitytuvus, autobusams dar neatvykus į sustojimo vietą. Lyginant su 2022 metais, didžiausias augimas fiksuojamas tarp asmenų, važiavusių su nepažymėtais bilietais (140 proc.). Ženkliai sumažėjo bilietų žymėjimo kontrolės metu atvejų (-28 proc.). Kaip ir minėta aukščiau, keleivių, važiuojančių su nepažymėtais bilietais, skaičiaus augimas siejamas su naujomis bilietų skaitytuvų išankstinio blokavimo galimybėmis, taip pat ir su vis dar išliekančiais pasikeitusiais keleivių įlipimo į autobusą (pro galines duris) įpročiais, kurie apsunkino pirminę vairuotojų atliekamą keleivių įlaipinimo kontrolę.

3) Priemiestinio maršrutų ir tvarkaraščių tinklo plėtra bei didėjantis priemiesčio keleivių skaičiaus augimas bendroje viešojo transporto sistemoje, siekiant žinoti tik Klaipėdos miesto gyventojų naudojimosi viešuoju transportu realią situaciją, verčia atidalinti tuos du segmentus. Todėl nuo 2018 m. šias miesto ir priemiesčio kelionių dalis bandome atskirti. Labai tiksliai to padaryti kol kas negalime, nes miestui tenka visi pirmos zonos maršrutai, - o, kaip žinia, ir 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.

Vidutinio transporto priemonių amžiaus vidurkio pokyčio neįvyko. Bendras vidutinis autobusų amžius 2023 metais išsilaiko ties 10-11 metų riba. 2023 metais privaloma tvarka buvo atjaunintos arba pakeistos į naujas elektrines M3 tipo ~25 transporto priemonės (19-20 metų autobusai buvo keičiami į ne senesnius nei 13 metų arba visiškai naujus).

Metai	Amžiaus vidurkis metų pabaigoje
2015	14
2016	13
2017	11
2018	9
2019	9
2020	9,5
2021	10,5
2022	10,5
2023	10,5

2-asis tarpinis uždavinys: tobulinti viešojo transporto e.sistemą.

2023 metais įdiegtas atsiskaitymas bekontaktėmis banko kortelėmis. Naujas apmokėjimo būdas veikia su visais pilnos kainos bilietais visuose miesto, priemiesčio, sausumos ir vandens maršrutuose. 2024-2026 metais įvertinsime technines ir finansines galimybes tobulinti šį apmokėjimo būdą, taikyti jį ir lengvatinių bilietų naudojimui.

Su bankinių kortelių sprendimu siejame veiksmus maksimaliai atsisakyti dalies popierinių bilietų spausdinimo ir platinimo, tokių pilnos kainos bilietų per metus parduodama daugiau nei 1,5 mln. vnt. Prie to prisidės ir metų pabaigoje priimtas Klaipėdos miesto savivaldybės Tarybos sprendimas nebepardavinėti popierinių bilietų spaudos kioskuose (tik elektroninius) bei ženkliau padidinęs popierinių bilietų pardavimo pas vairuotoją kainą.

2023 metais įgyvendinta integracija su UAB „Smiltynės perkėla“ keltais, mokėti už kelionę juo dabar galima ir Klaipėdos transporto e.bilieto kortele (e.pinigine) bei AB „Lietuvos geležinkeliai“ bilietu su atspausdintu „QR“ kodu.

2023 metais į bendrą viešojo transporto tinklą ir bilietų sistemą integruotas naujas vandens autobuso maršrutas – tik su e.bilietu (e.bilieto kortelės, banko kortelė, aplikacijos bilietai), be popieriaus ir grynųjų naudojimo.

3-asis tarpinis uždavinys: sėkmingai įgyvendinti kitas Klaipėdos miesto savivaldybės perduotas funkcijas.

BENDRAI VIEŠOJO TRANSPORTO SISTEMAI NEPRIKLAUSANČIO KELEIVINIO TRANSPORTO KONTROLĖ

Bendras patikrinimų skaičius išlieka panašus kaip ir ankstesniais metais. Apibendrinant 2023 metų tendencijas galime konstatuoti, kad daugiausia pažeidimų nustatyta lengvųjų automobilių, vykdančių keleivių vežimą pagal užsakymą, sektoriuje. Matoma tendencija, kad 2023 metais bendras užfiksuotų pažeidimų skaičius, po stabilizavimosi 2022 m., vėl paaugo (+27 proc.). Toliau stebimos teigiamos tendencijos mažėjant sunkių pažeidimų (teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymų, paslaugų teikimo be leidimo) skaičiui. Lyginant su 2022 metais, 4 proc. sumažėjo teisėtų pareigūnų reikalavimų nevykdymo skaičius ir 37 proc. paslaugų teikimo be leidimo atvejų. Tačiau didėjo keleivių vežimo lengvaisiais automobiliais pagal užsakymą ir taksi taisyklių pažeidimų ir keleivių vežimo su netinkamais tech. apžiūros dokumentais skaičius (atitinkamai 64 proc. ir 611 proc.). Nors toliau stebima „pavežėjų“ nuolatinė kaita, tačiau dėka prevencinių įstaigos pokalbių su vežimo organizatoriais nauji darbuotojai vis dažniau supažindinami su taisyklėmis ir nustatytais paslaugos teikimo reikalavimais. Vairuotojams taip pat taikomos papildomos informavimo priemonės, dalinant informacinius pranešimus, daugiau dėmesio skiriant metodinei pagalbai Tikėtina, kad padidėjęs užfiksuotų pažeidimų skaičius rodo efektyvesnių kontrolės priemonių taikymo rezultatus. .

Metai	2019	2020	2021	2022	2023
Surašytų aktų skaičius	269	314	841	674	888

RINKLIAVOS UŽ AUTOMOBILIŲ STOVĖJIMĄ SURINKIMAS IR KONTROLĖ

2023 metais iš viso surinkta ir pervesta ~3,88 mln. Eur. (2022 m. 3,76 mln. eur).

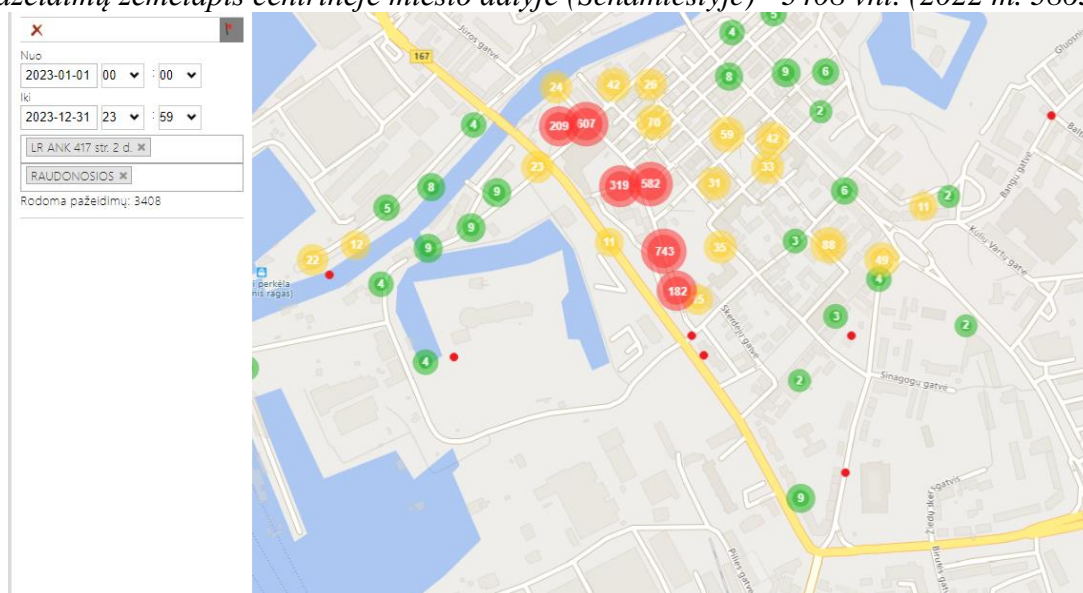
Pagrindinis mokėjimo būdas – telefono programėlės (66,13 proc.).

2023 m. rinkliavos nesumokėjimo, nedelsiant pastačius automobilį, atvejų užfiksuota 4 proc. daugiau nei 2022 metais (2022 m. – virš 58500, 2023 m. – virš 60000). Fiksuotų atvejų skaičius 2023 m. buvo didžiausias per visą rinkliavos rinkimo istoriją. Manome, kad 2023 metais užfiksuotų rinkliavos nesumokėjimo atvejų, nedelsiant pastačius automobilį, augimas sąlygotas vis didėjančio bendro automobilių srauto, išliekančių pakankamai žemų nustatytų vietinės rinkliavos dydžių. Užfiksuotų rinkliavos sumokėjimo iki kitos dienos 24 val. atvejų skaičius nežymiai išaugo (2022 – 75 proc., 2023 – 77 proc.).

	2019	2020	2021	2022	2023
Sumokėta rinkliava	77%	77%	78%	74%	77%
Perduoti savivaldybei	22%	22%	21%	24%	22%
Anuliuoti pranešimai	1%	1%	1%	1%	0,5%
Surašyti neapmokėtos rinkliavos pranešimai	95%	96%	93%	89%	89%

KET	5%	4%	7%	11%	11%
-----	----	----	----	-----	-----

2023 metais toliau augo užfiksuotų galimų pažeidėjų statant automobilius nesilaikant kelių eismo taisyklių skaičius (11 proc. daugiau atvejų nei 2022 metais). Kaip ir rinkliavos nesumokėjimo atvejų, taip ir KET pažeidimų skaičius 2023 m. buvo didžiausias per visą kontrolės vykdymo istoriją. Iki šiol manyta, kad nuoseklus pažeidimų fiksavimo skaičiaus mažėjimas iš dalies buvo sąlygojamas didėjančio vairuotojų sąmoningumo ir atsakomybės neišvengiamumo principo įgyvendinimo užtikrinimo, tačiau situacija blogėja dėl fizinio automobilių statymo vietų trūkumo centrinėje ir senamiesčio dalyse, taip pat iš esmės nesikeičiant susiformavusiems vairuotojų įpročiams naudotis nuosavomis transporto priemonėmis. Ir nors atliekant kontrolės veiksmus daugiau dėmesio skiriama tiesioginės Klaipėdos miesto savivaldybės deleguotos funkcijos įgyvendinimui – vietinės rinkliavos sumokėjimo kontrolei, kelių eismo taisyklių pažeidimai sulaukia nemažai dėmesio, ypač senamiesčio teritorijoje ir tai situacija gerina – nors bendras KET pažeidėjų skaičius augo senamiestyje – mažėjo. *KET pažeidimų žemėlapis centrinėje miesto dalyje (Senamiestyje) - 3408 vnt. (2022 m. 3863 vnt.)*



Nuolat augantis automobilių srautas rodo, kad 2021 m. padidinti vietinės rinkliavos mokėjimo tarifai raudonojoje zonoje, taip pat prailgintas mokėjimo laikas, galiojantys rinkliavos tarifai ir lengvatos vis tiek neatlieka „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.

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

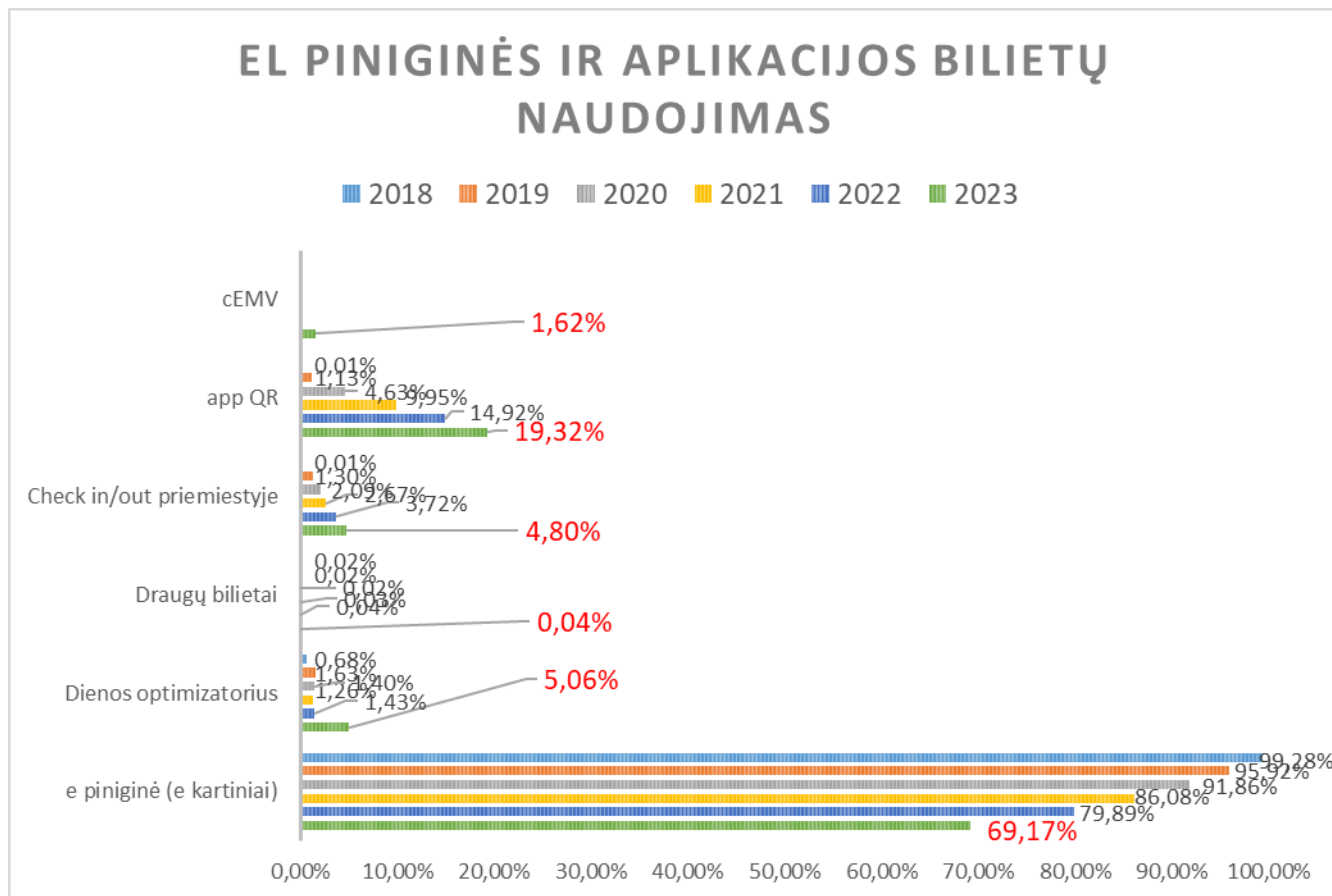
2023 metais tęsėme ir Klaipėdos rajono savivaldybės atskirų pajūrio ruožo automobilių stovėjimo aikštelių (Olando kepurės ir Karklės kaimo) administravimą (vietinės rinkliavos rinkimą ir kontrolę). Taip pat matome, kad mokamas automobilių stovėjimas pajūrio zonoje (tiek Klaipėdos miesto, tiek Klaipėdos rajono teritorijoje) yra būtinas ir privalo būti koordinuojamas norint tinkamai valdyti transporto srautus ir bent iš dalies juos riboti.

2-asis uždavinys. Integruoti reguliaraus viešojo transporto (autobusų, maršrutinių taksi ir kitų rūšių) maršrutų ir tvarkaraščių tinklus bei bilietų sistemas mieste ir priemiesčiuose.

2012 m. aiškesniam atsiskaitymui elektroniniu bilietu priemiesčio maršrutuose, kartu su Klaipėdos miesto, rajono ir Kretingos rajono savivaldybėmis, buvo sukurti specialūs zoniniai terminuotų elektroninių bilietų tarifai. Šią Lietuvoje kol kas unikalią zoninių elektroninių terminuotų bilietų sudarymo ir finansavimo sistemą bus galima naudoti tolimesniam priemiesčio maršrutų įtraukimui į bendrą viešojo transporto sistemą – 2023 metais terminuotais zoniniais ir e.kartiniais bilietais naudojosi jau 66 proc. keleivių 2 bilietų galiojimo zonoje.

	Kasos aparatas	e. kartinis bilietas	Terminuoti
2019	72%	7%	22%
2020	70%	12%	19%
2021	62%	16%	22%
2022	46%	18%	36%
2023	34%	21%	46%

Naujoji e.bilieto sistema iš esmės suteikia visas galimybes įsigyti bilietą. Populiareja bilietų rūšys, kurioms nebūtina e.bilieto kortelė (aplikacijos vienkartiniai bilietai).

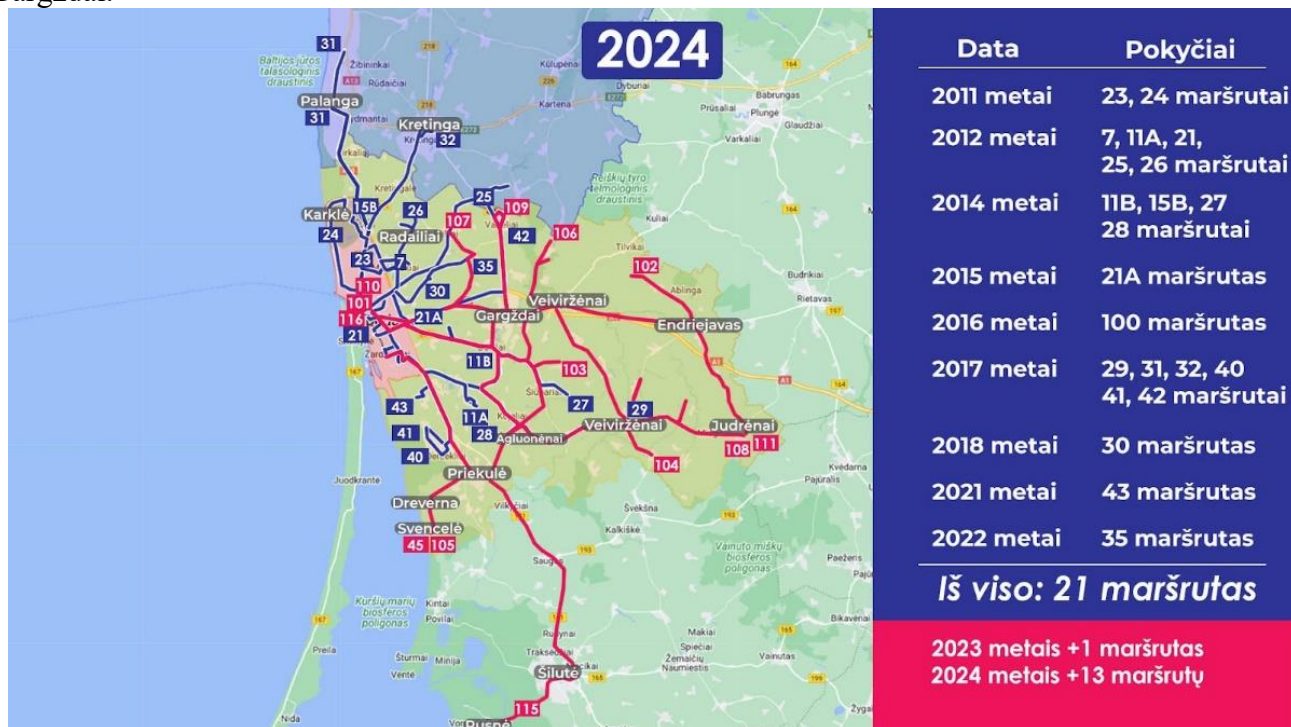


Pardavimai internetu tapo pirmu pagal svarbumą pardavimo kanalu. Didžiausias augimas - pardavimai per aplikaciją. 2023-11 mėn. atsiskaitymas bekontaktoje banko kortele viršijo mėnesio

pardavimus Klientų aptarnavimo centre, kuris tapo informacijos ir paslaugų centras, o nebe bilietų pardavimo vieta.

2023 metais įstaiga po ilgų procedūrų ir teismo ginčopa galiausiai užbaigė procedūras ir pasirašė sutartį dėl paskutinių Klaipėdos rajono savivaldybės organizuojamų maršrutų. Sutartys pasirašytos 5 metams su galimybe juos dar 2,5 metų pratęsti

Nauji integruoti maršrutai (14 vnt.) apims tiek vidines rajono kryptis, tiek kryptis į Klaipėdos miestą. Bendra metinė rida 1,142 mln. kilometrų, 18 skirtingos talpos transporto priemonių, tame tarpe vieną maršrutą planuojama aptarnauti elektriniais autobusais (M2/3 tipo) – Gargždai-Klaipėda-Gargždai.



3-asis uždavinys. Didinti ekologiško kuro naudojimą miesto viešajame transporte

Ekologinių transporto priemonių rida, proc.

2011	2014	2017	2020	2021	2022	2023
0,50%	12,98%	18,51%	30,37%	32,34%	34,34%	37,48%

Iš jų miesto maršrutuose elektra varomų transporto priemonių rida sudarė 118 499 223 km (2022 m. 121 223, 2021 m. – 131 176 km.) – 2023 m. vienas iš 2 Dancer autobusų nevažiavo 4 mėnesius dėl avarijos, 13 naujai įsigytų autobusų eksperimentiniu būdu pradėjo važiuoti gruodžio pirmoje/antroje pusėje, todėl šioje statistikoje dar neatspindėti.

Nuo 2017 metų, vykdant vežėjų parinkimo procedūras ir sudarant naujas sutartis dėl maršrutų aptarnavimo M2 tipo transporto priemonėmis, šio tipo autobusai privalomai yra naujinami į naujus ne mažiau Euro 6 standarto (2023-12-31 jų buvo 64 vnt.), tokiu būdu taip pat mažinant taršą.

2023 metais keitėsi Vietos savivaldos įstatymas ir naujus nefinansinius įstaigos lūkesčius 2024-2026 metams patvirtino naujai išrinktas Meras.

Nefinansiniai lūkesčiai:

Patvirtinti 2024-2026 lūkesčių rašte

Eil. Nr.	Siekiami veiklos rodikliai	Matavimo vienetas	Siekimos rodiklių reikšmės		
			2024 m.	2025 m.	2026 m.
I.	VIEŠASIS TRANSPORTAS				
1	Kelionių skaičius 1 gyventojui	vnt.	≥ 225	≥ 231	≥240
2	Kelionių proporcija tenkanti priemiesčio maršrutams	proc.	≥ 6	≥ 10	≥14
3	Neįvykdytų reisų rodiklis	proc.	≤ 0,5	≤ 0,5	≤ 0,4
4	Transporto priemonių amžiaus vidurkis	metai	≤ 11	≤ 10	≤ 8
5	Ekologinių transporto priemonių rida	proc.	≥ 35	≥ 45	≥ 50
6	Bendrų (su kitomis savivaldybėmis) viešojo transporto maršrutų skaičius	vnt.	≥ 22	≥ 35	≥ 35
7	Viešojo transporto vidutinis eksploatacinis greitis	km/h	≥ 21	≥ 21	≥ 21
8	Autobusų, kurių amžius neviršija 15 metų, dalis miesto viešajame transporte	proc.	≥ 57	≥ 55	≥ 60
9	Kelionių, naudojant transporto e. bilietą, dalis	proc.	≥ 98,5	≥ 98,8	≥ 99
II.	PARKAVIMAS				
13	Sistemos administravimo dalis	proc.	≤ 24,9	≤ 24,4	≤ 23,9
11	Skaitmenizuotų parkavimo vietų skaičius viešai rodant realią informaciją apie užimtumą eismo dalyviams	vnt.	≥ 600	≥ 600	≥ 600
12	Parkavimo užsakymų apmokėjimas ne grynaisiais, proporcija	proc.	≥ 45	≥ 45	≥ 55
III.	EISMO VALDYMAS				
13	Sankryžų, kuriose veikia eismo valdymo sistema su viešojo transporto prioritetu, skaičius	vnt.	≥ 20	≥ 20	≥ 20

Direktorius

Gintaras Neniškis